Sayı: 3 / Mart 2018

Auto SHOW

11,00 TL

MEMBER OF Auto Bild GROUP

www.autoshow.com.tr



Gücün ve performansın dorukları

Aston Martin DB11, Honda NSX, Lamborghini Huracán Performante

BMW X2 İlk sürüşünde

SÜRÜŞ İZLENİMİ

KKTC Fiyatı: 13.50 TL
ISSN 1300-5863





Nissan Juke'un ikinci eldeki karnesi



Mercedes'in çok satan C Serisi'ne gençlik iksiri



TEST

Opel Insignia Country Tourer

Çamuru seven Opel



KARŞILAŞTIRMA

Skoda Karoq Opel Mokka'ya çelme taktı

Mercedes A Serisi GÜNCEL



Infiniti QX70 5.0

TEST





SÜRÜŞ İZLENİMİ

GÜNCEL: Ferrari 488 Pista; Mercedes S Coupe Türkiye'de; Peugeot 508; Opel Combo; Kia Ceed; Peugeot Rifter; Volvo V60; Toyota Prado, McLaren Senna; Fisker Emotion; makyajlı Mini Cooper; TEST: Jeep Compass; Infinity QX70


21
OYUN
BAŞLASIN

EDİTÖR



Yayın Yönetmeni
HIRANT KASAPOĞLU

BU YIL FUAR ÇOK FENA

Cenevre Fuarı'nın arifesinde, dergimizin son sayfalarını hazırlarken, bir taraftan da son dakika haberleri düşmeye devam ediyor. Bu yıl yeni çıkan otomobiller gerçekten bir başka güzel, yenilikler gerçekten de çok önemli. Yıldız yağmuru Avrupa'nın dört bir yanından geliyor. PSA grubu yeni LAV grubu modelleri Rifter, Combo, Berlingo Multispace ürünlerini tanıtırken, diğer yandan Rifter'in konseptiyle kendimizi maceraya atıyoruz. Sedan 508 ise adeta bir pist yarışı otomobiliymişçesine üzerimize doğru geliyor.

Almanya'dan ise Mercedes, A ve C Serisi yenilikleriyle, hele de A Serisi'nin dijital kokpitiyle bizi şaşkına çeviriyor. Ama G Serisi'nin o AMG 63 modeli yok mu, o çok fena duruyor. BMW ise X4'ü yeniliyor, fakat asıl bomba daha küçük boyuttaki X2. Bir otomobil fanatiğinin sahip olmayı isteyeceği otomobillerden X2.

Ferrari'nin yarış tipi 488 Pista, McLaren'in şahane sporcusu Senna, İspanyolların yeni sportif markası Cupra, güçlü kükremelerle kulaklarımızı tırmalayacak.

İngiltere'den lüks bir SUV geliyor; Rolls Royce Cullinan. Kuzeyden ise şık bir station; Volvo V60.

Uzak Doğu'dan da güzel yenilikler var, Hyundai Santa Fe, i30 Fastback, Lexus UX ve Kia Ceed.

Bu fuar çok güzel geçecek...

İLETİŞİM


instagram.com/autoshowdergi


twitter.com/autoshowdergi


facebook.com/autoshowdergi

KISA KISA

Mercedes G63 AMG



Mercedes, G Serisi'nin iyice güçlendirilmiş versiyonu olan G63 AMG'yi tanıttı. Kült tasarımının altında bu klasik SUV, çift turbolu, 4,0 lt hacimli bir V8 motor barındırıyor. 585 HP gücündeki motor, 9 ileri oranlı otomatik şanzıman ve sürekli 4x4 sistemi ile birlikte geliyor, aracın ortalama tüketimi ise 13,2 lt/100 km.

Alfa Romeo Sauber sezona hazır



Alfa Romeo Sauber F1 takımı, 2018 Formula 1 şampiyonası öncesinde C37 yarış aracını tanıttı. Takım direktörü Frederic Vasseur, yeni sezona umutla baktıklarını açıkladı.

BMW M Convertible 30 yaşında



BMW'nin güçlü motorlu M Serisi, convertible modellerinde 30'ncu yılını kutluyor. Kutlama modeli olarak ise özel bir M4 modeli piyasaya çıkartılıyor. Bu özel modelin ismi ise M4 Convertible Edition 30 Jahre olarak seçilmiş. 4 koltuklu bu cabrio otomobil M egzoz sistemi ve M süspansiyonu ile donatılmış. Motor gücü ise 450 HP.

içindekiler

Gücün ve performansın dorukları

28 silindir ve 1829 HP: Zevk, lüks ve gücün alacakaranlığında bir macera. **S. 84**



ABD'li SUV'a İtalyan havası

Kompakt SUV Jeep Compass'a yeni bir başlangıç. Heybetinin ardında çok şey saklı. **S. 68**

GÜNCEL

SÜRÜŞ İZLENİMİ

TEST

KARŞILAŞTIRMA

TEKNOLOJİ

İKİNCİ EL

SERVİS

MAGAZİN

GÜVENLİK

RÖPORTAJ



Mokka'ya şık çalımlar atıyor

Yeni Karoq ile Skoda da makul fiyatlı kompakt SUV sınıfına adım attı. En önemli rakibi ise Opel Mokka X. ***S. 74***



C Serisi'ne E vitamini

Büyüğü küçüğün içine sığdırmak: Yeni C Serisi E Serisi'nden alınan yeniliklerle gücüne güç katıyor. ***S. 28***

Porsche 70 yaşında

Genç yaşta trafik kazasında ölen ünlü aktör James Dean'in de otomobili olan Porsche, bu yıl 70 yaşını kutluyor.



Hızlı ve asi genç rollerinin önemli oyuncusu James Dean, hem film, hem de yarış kariyerinde MG, Triumph gibi İngiliz spor otomobillerini de kullanmış olsa da, ismi kullandığı Porsche 356 Speedster ve 550 Spyder modelleri ile anılıyor. 1955'te yaşamını, hala tam olarak aydınlatılamayan bir trafik kazasında kaybeden Dean'in hayranlarına göre,



"Little Bastard" adını verdiği Porsche 550 Spyder lanetlenmişti ve kazanın oluş şekli de akılda soru işaretleri bırakıyordu. Dean hayranlarına göre bugün bile bu kazanın üzerindeki sır perdesi henüz aralanmış değil.

Savaş sonrasının başarılı Start-Up markası

İkinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Almanya'nın savaş sonrasında önemli endüstri atılımları olmuştu. Bu anlamda Porsche de otomotivdeki başarılı bir Start-Up çalışması olarak görülmeli. Tutkulu mühendis Ferry Porsche'nın, babası Ferdinand Porsche'nin VW Kaplumbağa çizimlerini kullanılarak geliştirdiği ilk Porsche 356 modelleri bugün 70 yaşında. 1948 yılında start alan Porsche markası, daha sonraki yıllarda 911 gibi kült spor otomobiller geliştirdi. Stuttgart bazlı firma günümüzde ise spor otomobillerin yanı sıra Cayenne, Macan ve Panamera gibi daha konforlu ama hala sportif ruhlu aile otomobilleri de üretiyor. Firmanın merkezi Stuttgart'taki Zuffenhausen kasabasında olsa da, üretimin bir bölümü Doğu Almanya'daki yeni Leipzig fabrikasında yapılıyor.

Geleceği elektrikte görüyor

70 yıllık tarihi spor otomobillerle ve sayısız yarış zaferleriyle dolu olan Porsche geleceği ise elektrikli mobilitede görüyor. Zufenhausen'de geliştirilen Mission E prototipi, geleceğin spor ve performans otomobilinin elektrikli olabileceğini kanıtlıyor. 600 HP'lik Mission E, 100 km/s hıza 3,5 sn'de ulaşıyor ve 500 km elektrikli menzile sahip.

Porsche, tüm 2018 yılı boyunca dünyanın farklı yerlerinde özel yıldönümü etkinlikleri düzenlemeyi planlıyor. Kutlamalar 3 Şubat'ta Los Angeles'ta start alacak, daha sonraki aylarda Almanya ve İngiltere'deki çeşitli etkinliklerle devam edecek. Dileriz Los Angeles'taki etkinliklere, film ve TV dizilerinde bir Porsche'nin direksiyonuna geçmiş eski Holywood yıldızları da anılır.



Yeni bir yıldız doğuyor

İspanyol Seat, sportif model serisi olan Cupra'yı, bağımsız bir marka haline getirdi. Cupra markasının startı 22 Şubat'taki basın lansmanıyla verildi. 8 Mart'ta başlayacak olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda ise ilk Cupra modeli sergileniyor.



TCR Loeb Racing'de

FIA'nın düzenlediği Dünya Turing Otomobil Kupası WTCR'nin 2018 sezonunda, VW Golf GTI TCR yarış otomobilini Sebastien Loeb Racing yarış ekibi kullanacak. TCR'nin direksiyonundaki pilotlar ise Rob Huff ve Mehdi Bennani olacak.



Milyonluk lüks Coupe

Mercedes ürün gamının zirvesindeki S Serisi'nin Coupe versiyonu Türkiye'ye geldi. Yeni S Coupe, şık bir iç mekana ve kendine özgü zarif bir tasarıma sahip. S 560 Coupe versiyonunda çift turbolu V8 motor var. Fiyatı ise 1 milyon 260 bin TL'den başlıyor.



Toyota Gazoo Racing

Toyota'nın yarış takımı TOYOTA GAZOO Racing 2018'de, Dünya Ralli Şampiyonası'nda 8 yıl aradan sonra yeniden takvime giren Marmaris Rallisi'nde yarışacak.

Lüks sınıf elektriklenecek

Premium sınıfın lideri Mercedes, bu yıl lüks SUV sınıfını hibrit GLC ile elektriklendirmeyi planlıyor.



Geçtiğimiz yıl, yapılan vergi düzenlemesinden dolayı Premium sınıfın pazar payı yüzde 10 daralırken, Mercedes, gerçekleştirdiği 25 bin 500 adetlik binek otomobil satışıyla Premium sınıftaki liderliğini korumayı başardı.

Premium sınıfta satışın yanı sıra teknoloji rekabeti de sürüyor. BMW'nin i3 ve i8'den oluşan elektrikli serisinin ardından Mercedes de elektrikli araçlarını Türkiye pazarına sunmaya hazırlanıyor. Mercedes-Benz Türk Otomobil Grubu İcra Kurulu Üyesi Şükrü Bekdikhan 2018 stratejileri hakkında şu açıklamalarda bulunuyor; " Yeni yılda bir yandan ürün portföyümüzü yenilerken, diğer taraftan da elektrikli smart ile elektrikli araç segmentine, GLC ile hibrit araç segmentine Türkiye pazarında da giriş yapacağız"

Prizden şarj edilen hibrit SUV

Mercedes-Benz'in yıl sonunda Türkiye'de pazara sunmayı planladığı GLC 350e 4MATIC, prizden de şarj edilebilen bir Plug-in Hybrid. 2,0 litre hacimli (211 HP) benzinli motora 116 HP gücündeki elektrik motoru eşlik ediyor, böylece toplam sistem gücü 320 HP'ye, toplam tork ise 560 Nm'ye ulaşıyor. Sadece elektrik enerjisiyle 34 km yol yapabilen SUV'un toplam menzili ise bunun çok daha üzerinde.

Hızlı ve tutumlu

4 tekerlekten çekişli GLC oldukça performanslı bir SUV; 0'dan 100 km/s hıza 5,9 sn'de çıkıyor, son hızı ise saatte 235 km. Bataryaları hızlı şarj sayesinde 2 saatte dolabilen GLC, fabrika verilerine göre 100 km'de 2,5 lt yakıt tüketiyor ancak gerçek yol koşullarında tüketimin çok daha yüksek çıkması beklenmeli. Yine de hibrit sistem özellikle şehir içi sürüşlerde tüketim konusunda avantaj sağlayacaktır.



Lexus en kusursuz marka

Global araştırma şirketi J.D. Power'ın "Kalite Araştırması'nda" 36 bin 186 araç sahibi farklı segmentlerden 224 modeli karşılaştırdı ve araştırmanın sonuçlarına göre en kusursuz otomobil markası Lexus seçildi. Kullanıcıların 3 yaşındaki araçlarında yaşadıkları sorunları ve deneyimleri baz alınarak gerçekleştirilen çalışmada motordan şanzımana, ses sistemlerinden navigasyona, havalandırmadan koltuklara kadar 177 kategoride karşılaşılan sorunlar araştırmaya konu oldu.



Yenilmeyen Pick-Up

Türkiye'de Pick-Up pazarının lideri olan Toyota Hilux, 2017'de Avrupa Pick-Up pazarını da lider olarak kapattı. Marka da bu başarıyı taçlandırmak için Hilux'ın 50'nci yılında, İngilizce'de kelime anlamı yenilmez olan "Hilux Invincible 50 Chrome Edition" isimli özel bir seri üretti. Özel versiyonda, krom roll barlar, krom yan basamaklar, krom ön ve alt koruma, siyah çamurluk korumaları, 18 inç alaşım jantlar, plastik bagaj havuzu ve ön kapılarda modele özgü "Invincible 50" logosu yer alıyor.



Bruce Willis'in Bullitt'i satılıyor

Amerikalı aktör Bruce Willis'e, ilk eşi Demi Moore tarafından hediye edilen 1969 model Dodge Charger, açık artırmayla satışa çıkıyor. Steve McQueen'in Bullitt filmindeki araç takip sahnelerinde kötü adamların kullandığı otomobil olan Dodge Charger'da 8,2 lt hacimli V8 motor ve 3 ileri oranlı otomatik şanzıman yer alıyor. Dodge Charger Bullitt'in 60 bin pounda kadar alıcı bulacağı tahmin ediliyor.

Yılın Otomobili'nde geri sayım

Otomotiv Gazetecileri Derneği (OGD) tarafından bu yıl üçüncüsü düzenlenen "Türkiye'de Yılın Otomobili" yarışmasının finalistleri belli oldu. OGD üyesi 76 otomotiv gazetecisinin yaptığı oylama sonucunda BMW 5 Serisi, Ford Fiesta, Hyundai Ioniq, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, Volkswagen Polo ve Volvo XC60 finale kalmaya hak kazandı. Test sürüşü ve ikinci oylamanın ardından en fazla puan alan finalist, 17 Nisan'da Türkiye'de Yılın Otomobili seçilecek.

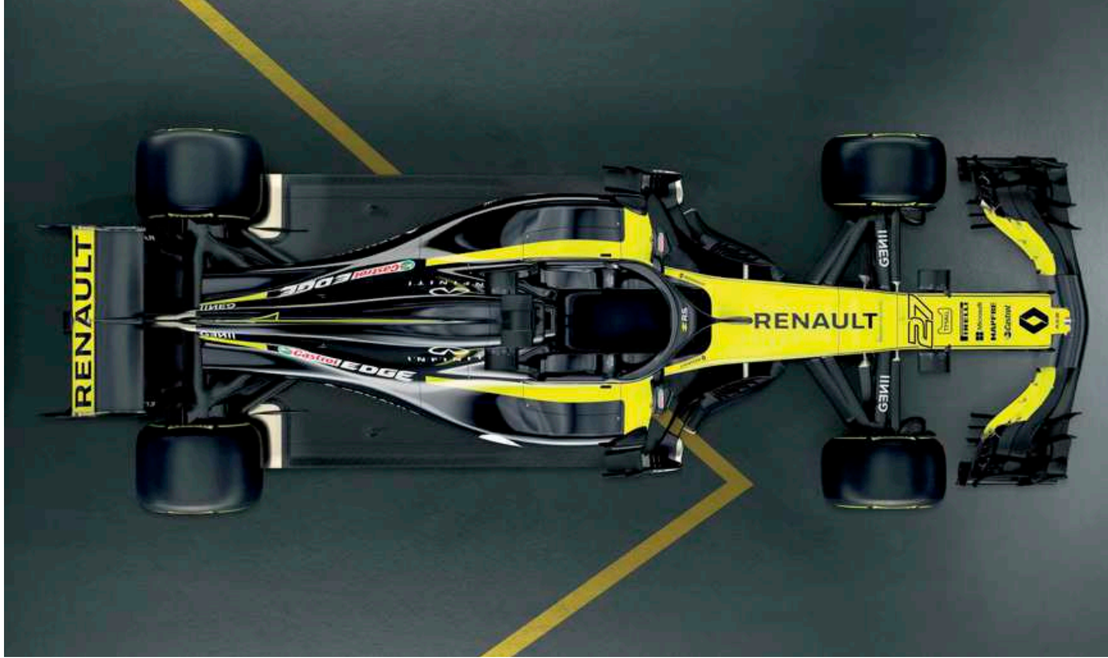


Phantom İstanbul'da

6,5 milyon liralık yeni Rolls-Royce Phantom Türkiye'de ilk kez sergilendi. Geçen yıl Londra'da görücüye çıkan yeni Rolls-Royce Phantom İstanbul'da özel bir gösterimle tanıtıldı. Fiyatı 1 milyon 406 bin Euro (6 milyon 545 bin lira) olan aracın Türkiye ön siparişleri ise 2019'a kadar dolmuş durumda.







Renault Sport Formula 1

Renault Sport Formula 1 Takımı, yeni sezonda yarışacağı Renault R.S. 18 aracını tanıttı. Yeni F1 aracı, takımın artan performansını destekliyor. Nico Hülkenberg ve Carlos Sainz yeniden takım pilotu olarak yer alıyor. Jack Aitken üçüncü ve yedek pilot olarak takıma dahil oldu.Takımda Nico, Carlos ve Jack ile birlikte test ve geliştirme pilotu olarak Artem Markelov yer alıyor.





Peugeot Rifter

Fransız markanın yeni ticari araç konsepti Rifter, dinamik tasarımı ve sağlam duruşuyla göz dolduruyor. Peugeot i-Cockpit ile donatılan araç tamamen yeni bir platform üzerine inşa edilmiş. 5 veya 7 koltuklu olmak üzere iki farklı gövde uzunluğuyla, Vigo (İspanya) ve Mangualde (Portekiz) tesislerinde üretilecek olan Rifter, Eylül itibariyle global pazarlarda satışa sunulacak.

Opel Combo

Opel tamamen yenilenen hafif ticarisi Combo ile model atılımını sürdürüyor. Combo'nun binek versiyonu Combo Life, tüm ihtiyaçlara yanıt verecek kusursuz bir aile otomobili. Combo'nun beşinci nesli tamamen yeni bir mimari üzerinde yükseliyor. İhtiyaca uygun şekilde yeni Combo beş ya da yedi koltuklu olacak şekilde kısa (4,40 m) ve uzun (4,75 m) versiyonda sipariş edilebilecek.





2. El geleceğin cazip yatırım alanı

ALJ Holding bünyesinde, ikinci el otomobil sektöründe hizmet veren Otoshops, 2017 yılı için hedeflediği satış adedini yüzde 33'ün üzerinde aştı. Otoshops Genel Müdürü Tuğrul Denizaşan, düzenlenen basın toplantısında "İkinci El Motorlu Kara Taşıtlarının Ticareti Hakkında Yönetmeliği"ni değerlendirdi. Denizaşan şöyle konuştu; "5 yılda bir yenilenecek olan yetki belgesi ile 2.el pazarı kontrol altına alınacak. Yönetmeliğe göre ikinci el otomobil ve motosikletlerde motor, şanzıman, tork konvertörü, diferansiyel ve elektrik sistemi, satış tarihinden itibaren 3 ay veya 5,000 kilometre garantili olacak. 5 yıl içerisinde toplam pazarda kurumsal firmaların payının yüzde 20'lere çıkmasını bekliyoruz. Pazara düzen gelmesi açısından bu yönetmeliği destekliyoruz".

Opel Insignia Exclusive

Alman üretici Opel, amiral gemisi Insignia'da Exclusive donanım seviyesini satışa sundu. En üst donanım seviyesi olarak konumlanan Exclusive'de müşteriler Insignia'da opsiyonel olarak sunulan tüm özelliklere sahip olabilecekler.

Insignia'nın bu donanım seviyesinde standart olarak sunulan konfor özellikleri arasında, masaj özellikli ve ısıtmalı soğutmalı 8 yönlü ayarlanabilen sürücü koltuğu, otomatik katlanır yan aynalar, Sunroof, 8" Dokunmatik Renkli Ekranlı bilgi-eğlence sistemi ve Bose premium ses sistemi bulunuyor.





Citroen C3 Aircross Autobest oldu

Avrupa'nın 31 ülkesinden 31 otomotiv gazetecisinin oylarıyla, farklı segmentlerden 5 finalisti geride bırakarak "2018 yılının en iyi otomobili" seçilen Citroën C3 Aircross'un AUTOBEST 2018 ödülünü, Avusturya'da düzenlenen törende Citroën CEO'su Linda Jackson teslim aldı. Toplamda 1.423 puan toplayarak finalde adını zirveye yazan Citroën C3 Aircross, en yakın rakibine 121 puan fark attı.



Kia iF ödüllerini topladı

Aldığı tasarım ödülleri ile adından sıkça söz ettiren KIA, bir kez daha "iF Tasarım Ödülleri" (iF Design) tarafından ödüllendirildi. 2018 iF Tasarım Ödülleri çerçevesinde KIA'nın Stinger, Stonic ve Picanto modelleri bu yıl da ödülleri topladı. Dokuz yıldır üst üste ödül alan ve son iki yıldır üç ödül birden alma başarısını gösteren KIA, iF tasarım ödül sayısını 15'e çıkarttı...



Elektrikli scooter Super Soco

Yeni nesil lityum iyon pillerden oluşan çift batarya ile 200 km'ye, tek batarya ile de 100 km'ye kadar yol yapabilen Super Soco, TS ve TC olmak üzere 2 versiyonla sunuluyor. 17 inçlik arka tekeri içine entegre edilmiş Bosch marka elektrik motoru ve LG, Panasonic ve Samsung marka yüksek teknolojili bataryalar ile 2400 W güç üreten Super Soco'nun TS 2400 modeli 11 bin 400 TL, TC 3000 modeli ise 12 bin 900 TL fiyat Mart ortasında Türkiye'de satışa sunulacak.



Rolls Royce Cullinan

Rolls-Royce, konforlu yolculuklar vaat eden ve lüksü yeniden tanımlayacak olan SUV aracını 3 yıl önce Financial Times'da çıkan yazıyla duyurmuştu. O günden bugüne otomotiv sektörü, yeni ve farklı Rolls-Royce'un gelişini bekliyordu. Rolls-Royce, geçen ay, ilk lüks SUV aracının isminin "Cullinan" olacağını duyurdu.



Citroen Berlingo

PSA'nın yeni Leisure Activity Vehicle (LAV) platformu üzerinde geliştirilen araçlardan biri de Citroen Berlingo Multispace. Bu platformdaki diğer araçlar ise Opel Combo ve Peugeot Rifter. Berlingo'da yeni EAT8 isimli, 8 ileri oranlı otomatik şanzıman da yer alacak.



190 km otonom sürüş

Hyundai geçtiğimiz Ocak ayında Las Vegas'taki CES teknoloji fuarında sergilediği NEXO isimli yakıt hücreli elektrikli aracıyla, bu kez de Seul ile Pyeongchang arasındaki 190 km'lik mesafeyi otonom olarak katetti. Level 4 otonom sürüş teknolojisine sahip aracın 2021'den itibaren akıllı şehirlerde yollara çıkması bekleniyor.



Honda Gold Wing Türkiye'de

Motosiklet üreticisi Honda, Türkiye'deki Gold Wing kullanıcıları ile potansiyel müşterilerin bir araya geldiği özel bir gecede, amiral gemisi modeli yeni Gold Wing'in Türkiye'deki ilk tanıtımını gerçekleştirdi.





Ferrari 488 Pista

Ferrari'nin V8 motorlu yarış öncelikli serileri olan 360 Challenge Stradale, 430 Scuderia ve 458 Speciale, yerlerini 488 Pista'ya bırakmaya hazırlanıyor. İsminden de anlaşılacağı gibi Pista, yarış teknolojisi öncelikli olarak hazırlanmış sportif bir dinamizme sahip. Pista'nın 4,0 lt'lik V8 çift turbolu motoru 720 HP güç üretiyor.



Subaru motorsporları 2018 planları

Subaru Corporation ve motorosporları kolu olan Subaru Tennica International Inc. (STI) Subaru Motorsport'un 2018 yılı motorsporları takvimini açıkladı. Buna göre marka 2018 yılında SUPER GT Series, Nürburgring 24 Saat Yarışı ve SUBARU BRZ One-Make yarışlarına katılacak.



Aile boyu Skoda Superb Combi

Skoda'nın, Türkiye'de popüler olan modeli yeni nesil Superb, station wagon versiyonuna kavuştu. Yeni Superb Combi, iki motor seçeneği ve "Prestige" donanım paketiyle, lansman süresince Sedan versiyonla aynı fiyatlarla satışa sunuluyor.



Opel Black Edition

Opel yoğun ilgi gören modelleri Astra, Mokka X ve Corsa için "Black Edition" donanım seviyesini satışa sundu. Otomobillerini kişiselleştirmeyi ve farklı görünmeyi sevenlerin tercih edeceği donanım seviyesinde Alman otomobil üreticisinin modelleri standart olarak siyah tavan, yan aynalar ve jantlar ile geliyor.



Adana Festivali Nisan'da

2013 yılından bu yana yurtiçinden ve yurtdışından gelen onbinlerce kişiyi portakal ağaçlarının çiçek açtığı dönemde "sevgi çatısı" altında buluşturan "Nisan'da Adana'da-Uluslararası Portakal Çiçeği Karnavalı'nın" 6'ncısı bu yıl 5-8 Nisan tarihleri arasında düzenlenecek.



Hyundai Santa Fe'den ilk kareler

Hyundai, SUV sınıfının en konforlu ve en zarif modellerinden birine imza atıyor. D-SUV segmentinin yeni oyuncusu Santa Fe, güncel Hyundai modellerinden esintiler sunarken markanın son tasarım dilinin bir üyesi olarak da öne çıkıyor.





Yeni Kia Ceed

Üçüncü nesil Kia Ceed, Cenevre Fuarı'nda boy gösterecek. Avrupa pazarı için Avrupa'da geliştirilen yeni Ceed, atletik bir tasarıma, konfor ve güvenliği artıracak yenilikçi teknolojilere sahip. Motorlar arasında 140 HP'lik 1.4 T-GDi benzinli ve 1.6 lt dizel üniteler yer alıyor. Yeni Ceed ikinci çeyrekte Avrupa'da yollara çıkacak.



Mercedes F1 W09 tanıtıldı

Mercedes-AMG Petronas takımının yeni Formula 1 sezonunda kullanacağı yarış aracı olan F1 W09 EQ Power+ Silverstone pistinde tanıtıldı. Tanıtıma takımın destekçileri, misafirler ve basın mensupları katıldı. Bu yılın pilotları Lewis Hamilton ve Valtteri Bottas olacak.



Ford Tourneo Custom yenilendi

Ford, ürün gamının en popüler modellerinden Tourneo ve Transit Custom'ı yeniledi. Yeni modeller daha şık, konforlu ve akıllı teknolojilere sahip.



Hyundai i30 Fastback yola çıktı

Hyundai, hatcback ve sedan gövde tiplerine alternatif olarak geliştirdiği i30 Fastback modelinin Avrupa'da satışına başladı. C segmentine farklılık getiren i30 Fastback, ülkemizde de yılın son çeyreğinde yollara çıkacak.

OYUN BAŞLASIN





Video oyunlarından oyun konsollarına, kutu oyunlarından puzzle'lara...
Oyunseverleri mutlu edecek her şey Mart ayı boyunca D&R'da!
Oyunseversen D&R'ı da seversin.

DRDunyasi | DR_dunyasi | dr_dunyasi |

D&R MUSIC BOOK STORE
www.dr.com.tr



Pirelli P Zero ve McLaren Senna

Pirelli ile McLaren'in uzun yıllardır devam eden teknik işbirliğinde yeni bir sayfa açılıyor. Benzersiz nitelikleriyle çok özel bir otomobil olan yeni McLaren Senna için hem pistlerde, hem yollarda en yüksek düzeyde performansı garanti edecek lastiklerin geliştirilmesi, işbirliğinin geçmişinden bugüne en zorlu görevlerden biri oldu.

İngiliz hiper otomobilin lastikleri, Pirelli P Zero Trofeo ve P Zero'nun özellikle ekstrem bir versiyonu olarak ortaya çıktı. Senna için geliştirilen P Zero Trofeo, pist lastiği olarak tasarlanmış olsa da yolda da kullanılabiliyor. Benzer bir şekilde, yapısı itibarıyla daha ziyade bir yol lastiği olan P Zero da pistlerde kullanılabiliyor.







Volvo V60

Volvo, beş kapılı, orta boy premium station modeli V60'ı tanıttı. Yeni V60, İsveçli markanın hem iyi tasarıma sahip, hem de gündelik hayata uygun pratik otomobiller üretme tutkusunun bir eseri.



Peugeot 508

Yeni Peugeot 508, sahip olduğu özelliklerle sınıfının dengelerini değiştiriyor. Uzunluğu ve tavan yüksekliği azaltılan Yeni Peugeot 508, artan genişliğinin de etkisiyle daha olgun ve dinamik bir görünüm sergiliyor. Daha keskin hatlara sahip yeni dış tasarım daha güçlü bir duruş sergilerken, her bir ayrıntısı büyük bir titizlikle ele alınan iç mekanı, ikonik Peugeot i-Cockpit®'in gelişimini gözler önüne seriyor.



Yeni Toyota Prado geldi

Toyota'nın, en zorlu arazi şartlarındaki yeteneği ve şehir yollarındaki estetiği ile uyumlu bir görünüme sahip modeli Land Cruiser Prado yenilendi. Yeni Land Cruiser Prado'nun uzunluğu 60 mm artarak 4,840 mm'ye çıktı. Böylelikle sıra dışı bir manevra kabiliyeti elde edilirken, dönüş yarıçapı ise sadece 5.8 metre oldu. Prado, 177 HP güç üreten 2.8 litrelik D-4D turbo dizel motorla, 157 bin 500 Euro fiyatla satışa sunuluyor.



Lexus UX Cenevre'yi bekliyor

Lexus, merakla beklenen tamamen yeni UX crossover aracının dünya prömiyerini Cenevre Fuarı'nda gerçekleştiriyor. Daha önce konsept olarak gösterilen ve kısa zamanda büyük beğeni toplayan UX, aynı zamanda markanın tasarım dilini bir üst seviyeye taşıyacak. Teknoloji konusunda da birçok yenilik sunacak UX, Lexus'un geleneksel el işçiliğini de kullanacak.

Daha az A, daha fazla klas

Mercedes A Serisi

A Serisi şu anda bile iyi satıyor. Ancak yeni kuşak, S Serisi teknolojileri sayesinde gerçekten akıllı da olacak.



Daha sade çizgiler ve CLS'yi hatırlatan hatlarıyla A Serisi gayet sportif bir görünüme sahip.



Genel görünüm eskisine benzese de görüş özellikleri daha iyi, yükleme ağzının genişliği daha fazla.

Güncel A Serisi, sahiplerinin işini pek kolaylaştırmıyor: Sert süspansiyon, dar iç mekan, kullanışsız bir bagaj, eskimiş bir multimedya sistemi... Buna rağmen büyük satış başarılarına imza atıyor: Mercedes bu otomobilden (teknolojik kardeşleri B, CLA ve GLA ile birlikte) her yıl yarım milyondan fazla üretiyor.

Ancak a) rakipleri uyumadığı ve b) dijitalleşme otomobil endüstrisini tamamen işgal ettiği için Mercedes, A Serisi'ni başarısına rağmen iyileştirmeye karar verdi. Özellikle de görsel olarak... Güncel A Serisi'ndeki çizgiler, girinti ve çıkıntılar, ütü izleri o kadar fazla ki, bunlarla 3 otomobil tasarlamak mümkün. İşte bu nedenle yeni A Serisi çok daha sade ve berrak bir tasarıma sahip. Ancak bu, sportif çizgisini kaybettiği anlamına gelmiyor kesinlikle.

Boyutlara bakıldığında fazla bir değişim olmadığı görülüyor. Gerçekten de tek hissedilir fark, aks mesafesinin 3 cm artmış olması. Ancak bu değişim, güncel versiyonun en fazla eleştiri aldığı zayıflığını gideriyor: Artık hem ön hem de arka koltuklarda gayet rahat oturabiliyorsunuz. Yeni A Serisi'nin bagaj hacmi ise 29 lt artarak 370 lt'ye çıkarken, iki parçalı stoplar sayesinde yükleme ağzı da 20 cm genişlemiş.

İç mekanda bizleri, tüm modellerde 2 adet ekran içeren tamamen yeni bir kokpit bekliyor. Opsiyonel olarak bu ekranların diyagonal genişliklerini 26 cm'ye çıkarmak da mümkün. Sesli kontrol (S Serisi'nde bile yok) aracınızı bir tür kahya haline getiriyor: Sunroof'u açmak, en yakındaki restorana rota çizmek, kalorifer sistemini ayaklarınıza yönlendirmek ve daha birçok şeyi sesli komutlarınızla yaptırabiliyorsunuz.

Mercedes burada konfora büyük bir önem vermiş. Daha az gürültü, yumuşak bir süspansiyon ve tamamen yeni motorların da bunda katkısı büyük. Yeni A Serisi Mayıs ayında 2 benzinli (163/224 HP) ve bir dizel (116 HP) motorla start alacak. Motorların tümü, yani benzinliler de partikül filtresine sahip olacak. S Serisi'nden tanıdığımız asistan sistemler ise aracı otonom sürüşün kıyısına taşıyacak.

Fiyatlara gelince... Mercedes henüz bir açıklama yapmamış olsa da Avrupa'daki başlangıç rakamının 25 bin Euro civarında olacağını tahmin ediyoruz.



SONUÇ

STEFAN VOSWINKEL

Daha geniş iç mekan, daha fazla konfor ve bolca dijital teknolojiyle A Serisi gerçekten iddialı. Bu otomobil artık müşterilerini sadece Mercedes Yıldızı'nın imajıyla çekmenin ötesine geçmek, kaliteli özellikleriyle de öne çıkmak istiyor. Ayrıca bunu fazla artmayacak fiyatlarla yapacak.



Hepsinde standart olan 2 adet ekranın diyagonal ölçülerini 26'şar cm'ye çıkarmak mümkün.



A Serisi'nin en dikkat çeken donanımı, çok yüksek çözünürlüğe sahip yeni multimedya sistemi.





Meslektaşımız test sürüşünde: A Serisi'nin yeni kokpiti öğrenebilme kabiliyetine sahip multimedya sistemi MBUX ile donatılmış. Bunun nasıl çalıştığını deneyimleme fırsatı bulduk.



1 numaralı geniş ekranda kokpit, sanal olarak sürücünün istediği göstergelerle donatılabiliyor.

Otomobil dünyasında şu anda var olan en hızlı grafik işlemciler (Nvidia) gözün algılayamayacağı kadar yüksek bir yenileme oranına sahip.

HEY MERCEDES, NELERE KADİRSİN?

Yeni A Serisi'nin kokpitinin yanında uzay gemisi Atılgan bile antika kalıyor.

Bir önceki sayfalarda sizlere yeni A Serisi'ni tanıtmıştık. Otomobilin yeni iç mekan konseptinden o denli etkilendik ki, bu dijital dünyayı daha fazla incelemek istedik. İç mekandaki dijitalleşmeyi Mercedes Geliştirme Şefi Ola Kallenius'dan dinliyor… Kallenius "Beyaz bir sayfayla başladık" diyerek ekliyor: "ve her şeyi yapmaya iznimiz vardı." Tabi ki buradaki her şey, Mercedes'in büyük atağa kalktığı dijital çağla ilgili olanlardı. Bugüne kadar hiçbir yeni otomobilin kokpit konsepti, A Serisi'ninki kadar radikal bir şekilde yenilenmemişti. Hem de Mercedes'te! Gelenekselciler için tam bir şok olmalı: Hissel bir şekilde ulaşılabilen bir yapay zeka! MBUX adlı yeni platform kendisini neredeyse kendi kendine çağın en yeni gelişmelerine uyarlayabiliyor. "Update over the air" (hava üzerinden/kablosuz güncelleme) adlı sistem, bu bebek Benz'i "tekerlekli bir akıllı telefon" haline getiriyor. Bir işlemci (otomobilde kullanılan en hızlı örnek) yolcuların eşzamanlı olarak yeni dünyalara dalmalarını ve bunu mümkün olan en keskin grafiklerle deneyimlemelerini sağlıyor. Tüm bunlara, Alexa'yı bile dilsiz gibi gösterebilecek öğrenme kabiliyetine sahip bir sesli kontrol sistemi de ekleniyor. "Hey Mercedes" dediğinizde devreye giren sistem, sadece önceden belirlenmiş sabit komutlara yanıt vermekle kalmıyor, sürücüsünü gerçekten anlıyor da. Örneğin "üşüdüm" dediğinizde kaloriferin sıcaklığını artırıyor. MBUX şu anda 13 farklı dili "konuşabiliyor."



Kokpit ekranındaki bu minimalist örnek, sürücünün yolculuk sırasında gözünü minimum seviyede alacak şekilde tasarlanmış.

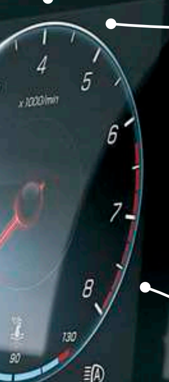


Ana ekranda klasik göstergeler yerine artırılmış gerçeklik (eşzamanlı bilgilendirmeler), özellikle de navigasyon haritası gösterilebiliyor. Aynı haritaları sağdaki ekranda 2D veya 3D olarak görmek de mümkün.



Yeni sistem ile birçok yeni "Mercedes me connect" hizmeti de başlıyor. Ayrıca sürücü, akıllı saati ile MBUX'a dışarından da müdahale edebiliyor.

Tüm fonksiyonlar -Mercedes'te ilk kez olarak- dokunmatik ekranla aktive edilebiliyor. Ana ekrandaki bilgiler isteğe bağlı olarak değiştirilebiliyor.



Bilgi-eğlence sistemi, çok fonksiyonlu direksiyon, dokunmatik ekran ve orta konsoldaki dokunmatik yüzeyle kontrol edilebiliyor.

3D animasyonlar iPad'deki gibi döndürülebiliyor ve grafiklere zum yapılabiliyor. Bunun için mönüler arasında gezinmeye gerek yok: Tek bir parmak teması yeterli.



Yeni X4, eskisinden daha heybetli ve oturaklı görünüyor.

BMW X4

Bazı değişimler erken olsa da iyidir. Örneğin X4, sadece 4 yılın ardından tamamen yenilendi. İyi de oldu, çünkü artık, 2017 sonundan beri satışta olan yeni orta sınıf SUV X3'ün platformunu kullanıyor.

Yenilenen X4 öncüsünün göze hoş gelen, nesnel ve stil sahibi yapısını da koruyor. Yeni X4'te Bavyeralı marka, daha az ağırbaşlılık sergiliyor: Artık daha heybetli ve dikkat çekici görünüyor. Öncüsünden 8 cm daha uzun ve 3,7 cm daha geniş olan modelin 1,62 m'lik yüksekliği ise neredeyse aynı. Yüksekliği aynı ama daha geniş karoser de daha oturaklı bir etki bırakıyor.

Ön kısımda ilk dikkat çekenler devasa BMW ızgarası ve büyük hava girişleri oluyor. Siluet ise ise yüksek omuz çizgisi ve küçük cam yüzeyleriyle biraz yuvarlak hatlı olan öncüsüne göre daha gergin bir etki bırakıyor ve bunda en önemli rolü 5,4 cm uzayan aks mesafesi oynuyor.

İç mekan ise X3 ile aynı yani şık ve kaliteli. BMW'nin, malzemelerin kalite hissi şikayetini dikkate aldığını söyleyebiliriz. Standart olarak sunulan 6,5 inçlik ekran havada yüzüyormuş gibi duruyor ve bir iPad'i hatırlatıyor. Test aracımızdaki 10,25 inçlik ekran ise Navi Professional paketiyle geliyor. Dijital göstergeler de opsiyon listesinde yer alıyor.

Yapılan başarılı yenileme ile BMW X4, artık çok daha çekici görünüyor.

X4'ün oturma pozisyonu X3'ten biraz daha alçak. Koltuklar ince yapılı olmalarına rağmen yan destekleri oldukça güçlü. Arkadaki iç mekan genişlikleri ise şaşırtıcı derecede iyi. Ancak arkaya doğru alçalan tavanın, baş mesafelerini kısıtladığını

Kokpit X3 ile aynı. Monitör (burada 10,25 inç) havada asılı gibi duruyor. Her şey kaliteli görünüyor. Koltukların yan destekleri çok iyi.

Yan çizgiler daha gergin hissettiriyor. Aks mesafesi 5,4 cm artmış. Tavan alçak bir çizgiye sahip.

da söylemek gerekiyor. Ancak bacak mesafeleri kesinlikle çok bonkör. Ayrıca oturma pozisyonu da çok rahat. Arka koltuk sırtlığı 3 parça halinde katlanabiliyor ve yatırıldıklarında 525 lt olan standart bagaj hacmini 1430 lt'ye çıkarıyor. Güncel versiyonun bagaj hacmi ise 500-1400 lt arasındaydı.



Bagaj hacmi 525-1430 lt arasında. Arka koltuk sırtlığı parçalı katlanabiliyor.

Motorlar BMW'nin güncel motor yelpazesinden alınıyor ve tümü 8 ileri oranlı otomatik şanzıman ve xDrive adlı 4x4 sistemiyle kombine ediliyor. İlk etapta yeni X4, 2 benzinli (20i: 184 HP ve 30i: 252 HP) ve 2 dizel (20d: 190 HP ve 25d: 231 HP) ile piyasaya çıkacak. Dört silindirli bu motorların hepsinin hacimleri aynı: 2.0 lt. Peki ama 3.0 lt'lik sıralı 6 silindirli motora ne oldu? Var olmaya devam edecek. Örneğin fotomodelimiz M40d'de olduğu gibi ve 326 HP güç üretecek. Diğer 6 silindirli seçenekler: M40i'de (360 HP) ve 30d (265 HP).

Yeni BMW X4, yaz aylarında piyasaya çıkacak, fiyatlar 20i'de 49 bin 700 Euro, 20d'de ise 52 bin 500 Euro'dan başlayacak. Bu da eşdeğer bir X3'ten 5 bin Euro daha pahalı olacağı anlamına geliyor. Peki ama buna değer mi? Kesinlikle!



Arka tasarım da öncüsüne göre daha şık ve X4'e çok yakışıyor.



SONUÇ

DIRK BRANKE

Yeni X4 yenilenirken çok şey kazanmış. Özellikle duruşu... Ancak pratikliği de iyileşmiş. Ayrıca teknolojik olarak da günümüzü yakalamış.

C Serisi'ne E vitamini

Mercedes C Serisi

Büyüğü küçüğün içine sığdırmak: Yeni C Serisi E Serisi'nden alınan yeniliklerle gücüne güç katıyor.



Satılan her 5 Mercedes'ten biri C Serisi. Durum böyle olunca orta sınıf, Mercedes için çok önemli bir segment. Bunun bir sonucu olarak Alman marka, Şubat 2014'ten beri üretilen 205 kasa kodlu C Serisi'ni gayet kapsamlı bir şekilde elden geçirdi. Aslına bakılırsa Bremen'de üretilen otomobilin dış görünümündeki değişimler çok da fazla değil. Aslında bu da normal, çünkü C Serisi, A Serisi ile başlayan yeni tasarım dilinin uygulandığı ilk klasik Mercedes otomobiliydi ve bu dil hala kullanımda. Böylece bu arkadan itişli en küçük Mercedes, değişimler hafif olsa da hala güncel ve taze görünüyor.

Makyajlı C Serisi'ndeki değişimleri fark edebilmeleri için markayı yakından tanıyanların bile dikkatle bakmaları gerekiyor: Ön tampon hafifçe yenilenmiş, artık baz model bile gümüş ızgara çıtalarına, AMG versiyon ise elmas ızgaraya sahip, arka tampondaki difüzör benzeri eklenti artık daha büyük. Tüm donanım paketleri aynı arka tampona sahip olurken, dış değişimleri yeni far ve stop grafikleri tamamlıyor.

Teknolojilerdeki değişim ise daha kapsamlı. Örneğin artık E Serisi'nden alınan Multibeam farlar kullanılıyor. 84 adet kontrol edilebilir LED'den oluşan farlar, aydınlatma bölgesini kullanım şartlarına çok hızlı bir şekilde uyarlayabiliyor. Ancak bu far sistemi –tabi ki- opsiyonel. Yine de bu sınıfta halojen farların standart olması anlaşılır gibi değil: En azından normal LED farların standart olması gerekirdi.

Karoserin altında kullanılan dijital un-



Makyajlı C Serisi'nin fiyatları hakkında henüz bir açıklama yapılmadı.



10,25 inçlik merkezi bilgi ekranı ve büyük dijital gösterge paneli paket opsiyon olacak.



Farkları bulun! Görsel değişimler minimal seviyede, yani yeni stop grafikleri ve farklı tampon tasarımıyla sınırlı.

surların sayısında ciddi bir artış var. Ancak bunlar da sadece opsiyonel olarak sunuluyor. Örneğin standart versiyonda göstergeler analog ve orta konsolun üzerindeki renkli ekran 5,5 inç ebatlı. E ve S serilerinin geniş ekranlı kokpiti ise C Serisi'nde opsiyonel olarak dahi kullanılmayacak. Bunun yerine Mercedes, tam dijital bir gösterge paneliyle 10,25 inçlik bir merkezi monitör (16:9 oranlı) paketini opsiyon olarak sunacak.

En önemli teknolojik yenilik hakkında ise Mercedes henüz sessizliğini koruyor: E Serisi'nin yeni 4 silindirli dizel motoru. OM 654 fabrika kodlu bu motor şu anda kullanılan 2.0 lt hacme sahip tüm dizellerin yerini alacak. Renault'dan alınan ve bugüne kadar C 180 d ve C 200 d'de kullanılan ve manuel şanzımanla kombine edilen motorlar ise aynen devam edecek. Yeni dizel motor, öncüsünden daha başarılı bir makine: Egzoz gazları çok daha temiz, çalışma karakteri de çok daha sakin ve sessiz. Makyajlı C Serisi Temmuz ayında piyasaya çıkacak.



C Serisi'ndeki en önemli yenilik, OM 654 kodlu yeni 4 silindirli dizel motor ailesi olacak.





SONUÇ

LARS BUSEMANN

C Serisi çok iyi satıyor ve hala taze görünüyor. Bu nedenle yapılan makyaj oldukça kısıtlı tutulmuş. Ancak çok daha temiz egzoz gazları ve sakin çalışma karakteriyle dikkat çeken yeni 4 silindirli dizel motor çok daha önemli bir yenilik.

En hızlı şarj

Fisker

Aston Martin'in tasarımcısı ve hibrit sedan Karma'nın geliştiricisi olan Henrik Fisker, elektrikli bir spor sedan olan EMotion ile geri döndü. Aracın en önemli özelliği ise aküsü.



Kelebek kanatları gibi yukarı doğru açılan 4 adet kapı harika görünüyor. Acaba seri üretime de geçebilecek mi?

Henrik Fisker ile CES başlamadan birkaç gün önce buluştuk. Fisker'in standı şu anda henüz kurulma aşamasında. Selamlamaların ardından podyumdaki aracının üzerindeki otomobilin örtüsünü çekiyor ve ekliyor: "Haydi binin bakalım. Ne düşünüyorsunuz?"

Fisker bu araçtan duyduğu gururu gizleyemiyor. Bu spor sedan prototipi, yıldız tasarımcının kağıt üzerine ilk çizgiyi çizmesinden sadece bir yıl sonra karşımıza çıkacak hale gelmiş: "Daha ilk andan itibaren ne istediğimi çok iyi biliyordum." Ardından "buraya bakın" diyerek 800 HP'lik prototipin yanına doğru eğiliyor: "Otomobilin beşinci Lidar'ı (lazerli radar) burada. Otonom sürüş için." İşaret ettiği nokta, krom burun kısmı. Bizler ise "buraya alınacak en küçük bir darbe bile çok pahalıya malolabilir" diye düşünüyoruz. Ancak geleceği bugünden görebileceğimiz bu fuarda böyle ayrıntıların (!) pek önemi yok.

Henrik Fisker, Fisker Inc. adlı firmasıyla sektöre geri döndü ve herkes, bu tasarımcının güzel otomobiller çizmekten daha fazlasını da yapabileceğini görmek istiyor.

EMotion



Aslında Fisker de otomobil dünyasında bir devrim yapmaya niyetli. Bunu yapmasını sağlayacak parça ise 57 mm yüksekliğe, 57 mm genişliğe ve 2 mm kalınlığa sahip bir kuru pil hücresi: Bu sistem 8 dakika içinde yüzde 90 şarj yeteneği sunuyor.

Fisker bu fikirden o kadar etkilenmiş ki, kendi akü üretim firmasını kurmuş: "Benim kuru pil akümün farklı özelliği, otomobillerde de kullanılabilmesi ve en soğuk havalarda da çalışması." Ancak seri üretime geçilene kadar Fisker'in otomobilleri LG Chem'den alınan lityum-iyon akülerle idare etmek zorunda.

Prototipteki her şeyin aynen korunup korunmayacağını görebilmek için EMotion'ın 2 yıl sonra piyasaya çıkacak olan seri üretim versiyonunu beklememiz gerekiyor. Ancak bolca alüminyum ve karbon kullanılarak üretilen bu prototipin fuarın yıldızı olacağı en baştan belliydi.



Yeni Fisker'in üretimi iki yıl içinde başlayacak.

Prototipin özellikle kanat kapıları çok şık görünüyor. Ancak uzun boyluların biniş ve inişlerde biraz dikkatli olmaları gerekebilir. Benzersiz bir şey yaratmak istediğini söyleyen Fisker, minimalist dizayn,





Önceden BMW ve Aston Martin için de çalışan Danimarkalı Henrik Fisker (54) tasarım eğitimi almış bir girişimci.



Henrik Fisker (solda) arkadaşımız Schrieber'e "minimalist" tasarımı anlatıyor.



İç mekan elit görünüyor. Döşemeler deri, küçük gözler sadece orta konsolda.

> "Dövme metalden üretilmiş 24 inçlik jantların fiyatı 16.000 Euro. Maksimum hız 260 km/s."
> Henrik Fisker

az sayıda çizgi ve özellikle iç mekanda "vazgeçme" gibi terimler kullanıyor.

Önde 3 adet, arkada da bir adet büyük ekran, deri döşemeler, sadece orta konsolda bulunan küçük gözler, kablosuz şarj yüzeyleri... Arka koltukları ise 2 adet tekli koltuk ya da yekpare koltuk bankı olarak sipariş etmek mümkün olacak.

Uzun aks mesafesi, kısa tampon-tekerlek mesafeleri, kısa ön kaput... Bunlar modern elektrikli otomobillerin ortak tasarım özellikleri. İki adet elektromotor 750-800 HP arasında güç üretirken, aracın menzili ise 640 km olarak açıklanıyor.

Şu anda Fisker'in yapması gereken, proje için mali kaynak bulmak. EMotion'ın fiyatları ise 130-160 bin dolar arasında olacak. 2020 yılında üretimin ABD'nin hangi şehrinde başlayacağı ise bu yılın ortasında açıklığa kavuşacak.

Bunun dışında Fisker, 2023 için başka bir müjde daha veriyor: Aküler bir dakika şarjla 800 km menzil sunabilecek. Kulağa biraz "fazla iyi" geliyor, değil mi? Ancak bu söz gerçekleşirse EMotion, dünyanın en hızlı şarj olan otomobili olacak.

Yeni nesil yakıt hücresi

Hyundai Nexo

Elektriği bizzat üretmek... Yakıt hücresi (Fuel Cell) ile bu mümkün. Temiz, pahalı, yakıt ikmal istasyon sayısı çok az ve ender rastlanan bir teknoloji. Hyundai'ın yeni nesil yakıt hücreli modelinin adı Nexo. Kısa bir süre öncesinde ix35'in karoseri üzerinde denemeleri yapılan Nexo, artık kendi karoserine sahip. 4,67 m uzunluğundaki araç, katmanlı bir ızgaraya, ince yapılı farlara, dalgalı yan çizgilere ve neredeyse dümdüz bir arka tasarıma sahip. İç mekanda iki adet ekran, geniş bir monitör yüzeyi oluşturuyor. Asistan sistemler ise sürücüsünü tanıyabiliyor.



Düz arka tasarım ve yanlardaki dalga formu Hyundai'ın yeni küçük SUV'u Kona'yı hatırlatıyor.

Motor sisteminin gücü 100 kW'dan 120 kW'ya (160 HP) çıkarılmış olmasına rağmen mühendisler, yakıt hücresi sisteminin boyutlarını küçültmüş ve sistemi bir akü ile desteklemişler. 390 Nm'lik yüksek torkun da yardımıyla Nexo 9.5 sn'de 100 km/s'ye ulaşıyor. Hyundai'ın açıklamasına göre menzil de iyileştirilmiş: 600 km yerine 800 km. Nexo ağustos ayında piyasaya çıkacak ve öncüsünden biraz daha ucuza (65.450 Euro) satılacak. Nexo'nun en önemli rakibi ise yakıt hücreli Mercedes GLC olacak.



Bu büyük taraftara, büyük ekran yakışır.

beko | CRYSTAL TV

4K UHD
Tek tuşla eğlence



Koç

beko
yanındayız.



LED teknolojili gündüz farları artık dairesel formlu.

Mini'ye minik makyaj

Mini



Mini'nin Cabrio, 3 ve 5 kapılı Mini modelleri makyajlandı. Metal tavanlılarda 75 HP olan motor gücü başlangıç seviyesi, cabrio modellerde 102 HP.

Mini'deki görsel değişim çok az ama bağlanabilirlik ve motorlardaki değişimler hatırı sayılır seviyede.

Mini'de her şey mini! 3 ve 5 kapılı versiyonlar ve cabrio model, 4 yılın ardından ilk bakışta fark edilemeyecek kadar hafif bir makyaj geçirdi. Yani makyaj da mini. Değişimleri, yeni gündüz farları ve LED stoplar ile yeni Mini logosu (LED far paketiyle birlikte alınabilecek) ile sınırlandırmak mümkün. Bunun dışında seçeneklere 3 yeni boya, yeni jantlar, siyah renkli iç ve dış mekan dekorasyonu (Piano Black opsiyonu) da ekleniyor.

İç mekanda ilk dikkatimizi çeken şey yeni 3 kollu direksiyon oluyor. Sürüş pozisyonu eskiden olduğu gibi çok iyi, malzemeler de hoş görünüyor. Sürüş modu seçim şalterinin artık marş düğmesinin yanında olduğunu ise (Temmuz 2017'den beri kullanıldığı da düşünülünce) ancak Mini'yi yakından tanıyanlar fark edebilir.

Mini, indüktif şarj, Apple CarPlay, eşzamanlı trafik datası, Concierge servisi ve navigasyon (ekran artık dokunmatik) için otomatik güncelleme de sunuyor. 6 ileri oranlı bir otomatik şanzımanın yanı sıra One, Cooper, Cooper S ve Cooper D modellerinde 7 ileri oranlı bir çift debriyajlı şanzıman opsiyonu da sunuluyor. Cooper SD'de ise çift debriyajlı şanzıman 8 ileri orana sahip. Makyajla birlikte motor seçenekleri de genişledi. Bunların güçleri One First'te 75 HP'den başlayıp Cooper S'te 192 HP'ye kadar uzanıyor. Cabrio'nun motor güçleri ise 102-192 HP arasında. Mini-Yours-Customised-Programm ile müşteriler, sinyal kolları, dekoratif unsurlar ya da marşpiyelerin üzerine 3 boyutlu yazıcı ile hazırlanmış isimlerini yazdırabiliyor. İşte buna mini değil Mega demek gerekir!



SONUÇ
JAN GÖTZE

Mini stilini biraz daha ileriye taşıdı. Ayrıca biraz daha modern ve özgün hale de geldi. Bunlara eklenen elden geçirilmiş motorlar ve yeni çift debriyajlarla birlikte bu makyaj, kült İngiliz'e kesinlikle çok yakışıyor.



Kokpit çok hoş. Sadece vites kolu biraz kaba hissettiriyor.



Kumaş tavan kapandığında görünüm zayıflarken, günlük kullanıma uygunluk artıyor.



SUV olmanın dayanılmaz hafifliği

PORSCHE CAYENNE TURBO

Cayenne 911'e hiç bu kadar yakın olmamıştı. Ancak bu yeni mükemmeliyetçiliğin maliyeti oldukça yüksek.

Cayenne sonunda kullanımı rahat bir dijital kokpite kavuştu. Kalite seviyesi de artık birinci sınıf.

Kesinlikle çok heybetli! Porsche 2002'de ilk Cayenne'i tanıttığında marka hayranları bayağı şaşırmıştı: "Bugüne kadar Porsche'de böyle bir şey hiç olmamıştı." Özellikle de görsel olarak... Neredeyse 2,5 tonluk boş ağırlık ve VW Touareg'le paylaşılan birçok teknoloji, o zamanlar bir efsane potansiyelinin olamayacağını düşündürüyordu.

Ancak müşteriler açısından bunların pek önemi yoktu. Porsche'nin ilk SUV'u piyasaya çıktığı andan itibaren markanın en fazla satılan modeli oluverdi. Örneğin sadece 2016 yılında Porsche, 70 bin 867 adet Cayenne üretti. Ancak mühendisler bu kadarıyla yetinmediler ve Cayenne'in karoserine daha fazla 911 ruhu katmak için çalışmaktan vazgeçmediler. İşte yenilenen Cayenne'de bunun etkisini hemen fark etmek mümkün ve bu etki ilk olarak dışarıdan fark ediliyor. Örneğin öncüsünün kaba arka tasarımı artık yok. Bunun yerine Cayenne, sahiplerini çok şık ve seksi bir arka tasarımla karşılıyor. İkinci heyecan verici şeyse karşımızda bir Cayenne Turbo'nun duruyor olması. Bunun anlamıysa; aşırı beslemeli 8 silindirli bir motor, 550 HP, 3,9 sn'lik 0-100 km/s süresi ve 286 km/s maksimum hız. Daha fazlasını sunabilen başka bir Porsche SUV'u şu anda yok.

Bunun dışında Cayenne, kilo da vermiş: Karoserinin altında çok daha fazla yeni teknoloji barındırmasına rağmen ağırlığı 50 kg daha az. Aktif salınım dengeleme sistemine ve arka tekerleklerle desteklenen bir yönlendirme sistemine de sahip olan 3 bölmeli havalı süspansiyon da yeni teknolojilerden biri. Porsche'nin "4D Chassis Control" yani 4 boyutlu şasi kontrolü adını verdiği sistem aracın 3 eksendeki hareketlerini (dikey, yatay ve dönüş) analiz ediyor. Kulağa biraz karmaşık gibi gelse de burada hedef; bu heybetli aracın tüm virajları, gerçek bir spor otomobilin hassasiyeti ve hızıyla almasını sağlarken, karşılaştığı ilk zemin dalgasında yola tutunma kabiliyetini kaybetmesini engellemek.





Cayenne'in en güzel kısmının arka tasarımı olacağına, kalanının ise öncüsünün evrimleşmiş hali olarak kalacağına kim inanırdı ki?

İLK İZNELİNMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Cayenne asla bu kadar iyi ve bu kadar sportif olmamıştı. Yine de: Ne yazık ki o da zamanının sonuna yaklaşıyor.

TEKNİK VERİLER

Motor V8, bi-turbo, önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 3996 cc; **Güç:** 550 HP-5750 d/d; **Maks. tork:** 770 Nm-1960 d/d; **Güç aktarımı:** 4x4, 8 ileri otomatik şanzıman; **U/G/Y:** 4926/1983/1673 mm; **Boş ağırlık:** 2250 kg; **Bagaj hacmi:** 745-1680 lt; **Maks. hız:** 286 km/s; **0-100 km/s:** 3.9 sn; **Tüketim:** 11,7 lt/100 km; **CO_2:** 267 gr/km



Standart fren sisteminde yüzeyleri seramikle kaplanmış diskler görev yapıyor.



Bu büyük kapağın altında 550 HP'lik bir V8 gizli.

Eğer yüksek oturma pozisyonu ve abartılı genişlik (aynalar hariç 1,98 m!) olmasaydı, arkada çocuklarınız ve bolca valiz yerine motorun olduğunu düşünmeye başlayabilirsiniz. Kullanılan teknolojiler de aracın 2 tonun bayağı üzerindeki ağırlığını unutmanıza neden oluyor: SUV olmanın "tamamen farklı" bir hafifliği! Aracın bilgisayarının tüm yürüyen aksam sistemlerini eşzamanlı olarak anlık şartlara uyarlayabilme kabiliyeti kesinlikle çok etkileyici: Bozuk dağ yollarına uyarlanmış yürüyen aksamın Nürburgring kralına yakışacak bir hale dönüşme süresi göz kırpma süresinden fazla değil. Aslına bakılırsa Cayenne'in kalan her şeyi, yarışçı olmak için düşünülmüş gibi. Süspansiyon hala gayet sert olmasına rağmen, Mercedes'teki rakibi gibi vuruntulu bir karakteri yok. Tüm bunlara bir de yeni fren teknolojileri ekleniyor. "Porsche Surface Coated Brake" (PSCB) adlı sistem, yüzeyleri seramik ile kaplanmış standart döküm fren diskleri anlamına geliyor. Bu yapı fren sisteminin çok daha hızlı ve çok güçlü tepkiler vermesini sağlıyor. Gerçekten de kemer takmıyorsanız, ön cama yapışmanız işten bile değil. Bu sistem ile Cayenne müşterileri, aşırı pahalı olan karbon sistemden (5.962 Euro) rahatlıkla vazgeçebilir.

İlk Cayenne'de olduğu gibi burada da yola çıkmadan önce kullanım kılavuzunu dikkatli bir şekilde incelemek gerekiyor. Kokpitin genel tasarımını Panamera'dan da tanıyoruz. Artık (sonunda) tüm şalterler ve tüm fonksiyonlar normal bir otomobil kullanıcısının bulunmasını beklediği yerlerde konumlandırılmış. Bunun dışında Cayenne bolca yeni dijital fonksiyona da sahip. Yani artık Cayenne de "online" bir otomobil ve eşzamanlı trafik bilgilendirmesi de yapabiliyor. Başka bir deyişle: Cayenne sahipleri bundan böyle trafiğin sıkıştığı noktalara rekortmen hızlarla ulaşmayacak.

Her şey gerçek olmak için fazla iyi gibi geliyor, değil mi? Aslında hayır, neticede bu kadar pahalı olan bir şeyin bu kadar iyi olması gerekir. Ancak burada sadece pahalı yerine çok pahalı demek daha doğru. Cayenne Turbo'nun Almanya başlangıç fiyatı 139 bin Euro civarında. Yani bu rakama, çok sayıdaki opsiyonun hiçbiri dahil değil. Ayrıca: Eşdeğer halleriyle öncüsü 6 bin Euro daha ucuzdu. Fiyatıyla da heybetli!



SONUÇ

STEFAN VOSWINKEL

Eğer yıldızların konumu elektrikli otomobillere müjde veriyor olmasaydı, yeni Cayenne için "harika bir yenilik" diyebilirdik. Aslına bakılırsa o, türünün son örneklerinden biri: Müsrif, pahalı, hızlı, mükemmeliyetçi...



İşe yarayan uzunluk

VV Tiguan Allspace

VW Yönetimi, açıkladığı SUV atağı stratejisine sonuna kadar sadık kalmaya devam ediyor. Markanın müşterileri 10 yıl boyunca sadece Tiguan ile Touareg arasında seçim yapabilirken, bugün aileye T-Roc ve Tiguan Allspace de katılmış durumda. Standart Tiguan'dan 11 cm daha uzun olan aks mesafesi ve arkaya doğru uzatılan (yine 11 cm) karoseriyle Allspace 4.70 m gibi iddialı bir uzunluğa sahip ve bu uzunluk Skoda Kodiaq ile bire bir aynı.

Bilindiği gibi Kodiaq tam bir iç hacim mucizesi olarak kabul ediliyor ve aynı şey ikizi Tiguan Allspace için de geçerli. 1920 lt bagaj hacmi ve koltuklar yatırıldığında ortaya çıkan 1.92 m'lik yükleme derinliği sayesinde Allspace, birçok büyük lüks stationın alabileceğinden daha büyük yükleri taşıyabiliyor. Opsiyonel olarak aracı üçüncü koltuklarla donatmak da mümkün. Ancak bu koltuklar sadece acil durum kullanımları için uygun: Genişlikler kısıtlı, oturma pozisyonu yetişkinler için (hatta çocuklar için bile) rahatsız.

Tiguan Allspace'ın motor gücü seviyesi 150 HP'den başlıyor ve bu kesinlikle iyi bir tercih. Neticede uzayan gövde fazladan ağırlık anlamına da geliyor: Motor ve donanım seviyelerine bağlı olarak ağırlığı 1.7 ile 1.8 ton arasında değişiyor. Benzinli cephesindeki giriş versiyonu 1.4 TSI (150 HP) sadece önden çekiş-manuel şanzıman kombinasyonuyla alınabiliyor. Bunun üzerinde ise iki adet 2.0 TSI (180/220 HP) yer alıyor ve bu iki seçenek de 4x4 ve DSG şanzıman ile kombine ediliyor.



150 HP'lik 2.0 TDI ise isteğe bağlı olarak önden çekişli veya 4x4 olarak sipariş edilebiliyor. Bu motorda müşteri manuel ve DSG şanzıman arasında seçim yapabiliyor. 190 HP ve 240 HP'lik daha güçlü versiyonlarda ise sadece 4x4-DSG kombinasyonu bulunuyor.

150 HP'lik dizel motora ve DSG şanzımana sahip versiyonu kullanma fırsatı bulduk. Şanzıman burada da kalkışlarda hafif bir gecikme yaşatırken, sonrasında gayet başarılı çalışıyor. Yani ne vites değişimlerinde sarsıntı yaşatıyor, ne de fazla devir çevirerek rahatsız ediyor. 150 HP'lik TDI'ın hem gücü hem de torku bu ağır otomobil için kesinlikle yeterli. Ancak bu motor, Tiguan Allspace'i bir dinamizm ustasına da dönüştüremiyor.



Bazı konularda Tiguan ile aynı: Kumandalar rahat, oturma pozisyonları çok iyi ve en modern asistanlara sahip...

Ön tasarım Tiguan ile aynı. Ancak arkaya baktığınızda 11 cm'lik farkı görebiliyorsunuz.

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Süspansiyon konforu ve 1.92 m'lik yükleme derinliğine bayıldık. DSG şanzımanın kalkışlarda hissettirdiği zayıflık ise kabul edilemeyecek bir dezavantaj.

Konu iç mekan olunca uzunluk önemlidir. Skoda Kodiaq'ın 4.70 m'lik ikizi, Tiguan Allspace adıyla yollarda.



Üçüncü sıra yetişkinler için kabus olsa da küçük çocuklar için yeterli.



Teknik veriler

Motor: 4 silindir, turbo, önde enlemesine; **Motor hacmi:** 1968 cc; **Güç:** 150 HP-3500 d/d; **Maks. tork:** 340 Nm-1750 d/d; **Güç aktarımı:** 4x4, 7 ileri DSG; **U/G/Y:** 4701/1839/1674 mm; **Boş ağırlık:** 1775 kg; **Bagaj hacmi:** 760-1920 lt; **0-100 km/s:** 9.9 sn; **Maks. hız:** 198 km/s; **Tüketim:** 5.9 lt/100 km; **CO_2:** 153 gr/km



Üç koltuk sırasından ortadaki 40:20:40 oranlı. Bu özelliği de ikizi Skoda Kodiaq ile aynı.

Gerçek sürüş keyfi için 240 HP'lik dizeli tercih etmek gerekiyor. Gücü ve performansıyla bu motor, ağırbaşlı bir karaktere sahip olan Allspace'i "kuzu postlu bir kurt" haline getiriyor. Motor dışında ise Allspace, standart Tiguan ile aynı özellikleri sunuyor: Kullanımı rahat ve konforlu. Hatta opsiyonel 19 veya 20 inçlik jantlar bile konforu olumsuz etkilemiyor, bozulan yollarda sarsılmasına ya da zıplamasına neden olmuyor. Kumanda konsepti, koltuk konforu ve iç mekan genişlikleri ise gayet iyi. İşte bu konularda uzun ve kısa kardeş arasında farklılıklar yok. Aslına bakılırsa fiyat farklılıkları da beklentilerimizin altında. Ancak Allspace genel olarak daha iyi donanımlı olduğundan, Allspace Trendline paketinin Tiguan Comfortline ile aynı (aynı motorla fiyatları da öyle) olduğunu söyleyebiliriz.

Peki ama her şey mi çok iyi? Bunun cevabı bakış açısına göre değişebilir. Eğer "Made in Germany" ibaresi sizin için önemliyse, Allspace'i alışveriş listenizden çıkarabilirsiniz. Sadece Wolfsburg'da üretilen standart Tiguan'ın aksine bu Allspace, Meksika'da üretiliyor.



SONUÇ

BERNHARD WEINBACHER

Allspace haliyle Tiguan, gerçek bir iç genişlik mucizesine dönüşürken, Skoda Kodiaq'ın da direkt rakibi oluyor. Bu yeni VW, BMW X3'ten, Mercedes GLC'den ya da Audi Q5'ten daha geniş bir iç mekan sunuyor. Ayrıca fiyatı da rakiplerinden daha ucuz.



İki motor ve 8 ileri otomatik: Range Rover Plug-in heybetiyle insan üzerinde pek de çevreci bir his uyandırmıyor.

İngiliz mizahı

Range Rover P400e Plug-in-Hybrid

Filo tüketimini düşürmek ve trafiğe çıkma yasağı yememek için Land Rover, ilk kez Range Rover'ın plug-in versiyonlarını hazırladı.

Dünyada Londra'dan başka hiçbir yerde daha fazla Range Rover'a rastlayamazsınız (gerçi İstanbul-Nişantaşı'nda bu modelin kilometrekareye düşen yoğunluğu Londra'dan bile daha fazla olabilir). Lüks SUV'un gelecekte de Londra şehir merkezinde trafiğe çıkabilmesi için İngiliz üretici, ilk kez aracın plug-in hibrid versiyonlarını da hazırladı: 51 km elektrikli menzil, merkezde ilerleyebilmesini sağlayacak.

Diğer taraftan Range Rover PHEV, "low range" modunda sadece elektrik gücüyle ilerleyebilen ilk model. Neyse ki "low range" kısa menzil yerine arazi takviyesi anlamına geliyor. Bu modda bu elit 4x4, hemen her türlü arazi şartında ilerleyebiliyor ve bunu yapmak kesinlikle çok eğlenceli bir macera. Ağır arazide yaşanan tırmanma (akü hızla tükeniyor) ve inişlerin (rekuperasyonla akü şarj ediliyor) menzil göstergesini çıldırtması ise İngiliz mizahının bir eserî olmalı.

Neticede böylesi bir büyük SUV'u, bu tür bir narin motor konseptiyle donatmak bile yeterince absürt bir düşünce. Ancak yine de tamamen yeni bir fikir değil.

Plug-in hibridlerin üretilmesinin ardındaki ana hedef aslında filo tüketimini düşürmek. Çünkü gerçeklikten çok uzak olan plug-in-hibrid ölçüm normuna göre tüketim rakamı sadece 2,8 lt/100 km. Tamam, bir Range Rover'ı tutumlu bir şekilde kullanmak mümkün ama bu rakamlara ulaşmak imkansız. Örneğin test sürüşümüzde bizler, 7 lt civarında bir tüketime imza atabildik. Hem de buna gayet uzun bir elektrikli kullanım mesafesinin dahil olmasına rağmen.

Test aracımızda bulunan Safe düğmesi, 13 kWh'lık akünün kapasitesini istediğiniz sürece (örneğin bir şehir içine girene kadar) korumanızı sağlıyor. Bir yazılım ise benzin-elektrik güç akışlarının mümkün olan en yüksek tasarrufu sağlayacak şekilde kontrol edilmesini sağlıyor.

Tüm bunların Almanya'daki maliyeti 120 bin Euro'nun üzerinde. Yani bir Tesla Model X ile neredeyse aynı. Range Rover Sport Plug-in için talep edilen başlangıç rakamı ise 87 bin 100 Euro. Ancak bu ikili henüz sadece başlangıç: 2020'den itibaren Land Rover, tüm modellerinin plug-in versiyonlarını sunacak.



Range Rover P400e Plug-in Hybrid

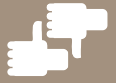
Motor: Sıralı 4 silindir, turbo, önde uzunlamasına, elektromotor; **Motor hacmi:** 1997 cc; **Sistem gücü:** 404 HP; **Maks. tork:** 640 Nm; **Güç aktarımı:** 4x4; **U/G/Y:** 5000/1983/1869 mm; **Boş ağırlık:** 2509 kg; **0-100 km/s:** 6,8 sn; **Maks. hız:** 220 km/s; **Tüketim:** 2.8 lt/100 km;





Eskisi gibi derin göletleri bile aşabilirken, artık prizden şarj edilebiliyor. Şarj bağlantı yuvası ön kısımda, akü bagaj zemininde konumlandırılmış. Şarj süresi: 2:45 - 7:30 saat arası.

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Şehirde, hatta arazide de emisyonsuz ilerleyebilmek kesinlikle iyi bir şey. Diğer taraftan Land Rover bayilerinin müşterilerini, 2.8 lt'lik norm tüketimin gerçekçi olmadığı konusunda uyarmaları gerekiyor.



SONUÇ
HAUKE SCHRIEBER

Elektriklenen hem model olumlu bir gelişmedir. Ancak bu elektriklenme mantıklı da olmalı. 2.5 tonluk bir SUV'a bir de hibrid sistem uygulamak pek de çevreci olmayacaktır. Neticede ağırlığı (ve tüketimi) düşürmek daha verimli olur.



Çok ender rastlanan bir mücevher

BMW X2

Yeni X2'yi kullanma fırsatı bulduk ve burada BMW Tasarım Departmanı'ndan bir ricamız var: Lütfen cabrio versiyonunu da üretin.



Arkadaki BMW gerçekten de var. Öndeki ise meslektaşımızın hayali: "Sevgili BMW, lütfen X2 Cabrio'yu üretin. Hem de çizimimizdeki gibi.!

ÖNEMLİ NOKTALAR



ÇOK İYİ

Tasarım! Sonunda gerçekten cool görünen bir SUV!



İYİ DEĞİL

İç mekan X1'den daha küçük ama 2 bin Euro pahalı.



ŞAŞKINLIK EFEKTİ

Yüksekte oturmak mı? 1.85 m'den uzun değilsen mümkün!



KİM ALIR

Modayı takip eden zenginler ve genç kalabilmiş gri saçlılar.

Eğer dürüst olmak gerekirse böyle bir otomobile kimsenin gerçekten ihtiyacı yoktur. X1'den hem daha pahalı, hem de daha küçük. Ancak marş düğmesine bastıktan ve yola çıktıktan kısa bir süre sonra, aşırı sert süspansiyon zemindeki en küçük bir bozukluğu bile omurganıza iletmeye başladığında, sonrasında da ilk viraja girdiğinizde, bir SUV'un değil de bir sedanın direksiyonunda olduğunuzu hissediyorsunuz. Yani bir anda dudaklarınızda silemeyeceğiniz bir gülümseme oluşuyor.

"Bu keyifli gün için teşekkürler altın çocuk!"

Önceden de söylediğimiz gibi hiç kimsenin X2'ye gerçekten de ihtiyacı olmaz. Ama bu 3 konuya önem veren herkes onu isteyecektir: 1- Yüksekte oturmayı, 2- sportifliği, 3- güzel tasarımı sevenler. Eğer bunlara çoğunlukla 2 kişi seyahat etmeyi ve zengin bir akrabanız ölmeden de zengin olduğunuzu eklerseniz, X2'den uzak kalmanız çok daha zor olacaktır.

Önce temel konuları ele alalım: BMW X2'nin üzerine inşa edildiği platformun adı UKL2 ve "alt sınıf" anlamına gelen bu kısaltma 4x2 veya 4x4 çekişli olacağına ve 6 silindirli motorların asla olmayacağına işaret ediyor. Neticede kardeşleri BMW X1, 2 Serisi Active ve Gran Tourer'ın yanında Mini Countryman ve Clubman'de de 6 silindirli motorlar yok. X2'nin bir farklılığı da C sütunlarındaki marka logosu. Benzer bir uygulamayı 1968-75 yılları arasında üretilen ve minimalist BMW tutkunlarının "tüm zamanların favorisi" olan 3.0 CSL'de görmüştük. X2 ise bu insanlar için büyük ihtimalle bir tür kutsal değerlere küfür anlamı taşıyordur. Bizlerse buna kesinlikle karşı çıkıyoruz: Susun ve okumaya devam edin!

Şimdi yola çıkma zamanı… Test aracımız bir xDrive20d, yani 2.0 lt 190 HP'lik bir dizel motora, 4x4 sistemine ve 8 ileri otomatik şanzımana sahip. Aynı kombinasyona, daha önce test ettiğimiz X1'den de aşinayız. X1'de 155 km'lik tüketim parkurunda 6,2 lt/100 km'lik bir rakam ölçmüş ve gözlerine bakıp: "Çekici ama iç mekanı küçük ve aşırı sert" yorumunu yapmıştık.

X2 ise daha da küçük iç mekanlı ve daha da sert. M Sport X paketinin spor süspansiyonu daha sert bir helezon-amortisör ayarına sahip. Ayrıca süspansiyon yüksekliğinin 10 mm alçaldığına inanmak zor. Bir kompakt otomobili önce yükseltip sonra alçaltmak da neyin nesi!

Ortaya çıkan sonuçsa hayranlık uyandırıcı: Virajları, sevimli olmak gibi bir



C sütunundaki BMW logosu, daha önce efsanevi 3.0 CSL'de de kullanılmıştı.



Göründüğü kadar rahat değil: Uzun boylular arka koltuklarda rahat edemeyecektir.



Bagaj hacmi 470-1355 lt. X1: 505-1550 lt.

niyeti olmayan bir ev kedisinin kıvraklığı ve keskinliğiyle dönüyor. 1750 d/d'de kullanıma hazır olan 400 Nm tork da çok etkileyici. Konfor modu bile piyasadaki birçok modelin spor modundan çok daha sert. X2'yi spor modda kullanırken konfor denen şeyden söz edebilmeniz için, zeminin bir kapalı spor salonunun parkeleri kadar düz olması gerekiyor. Aksi taktirde her türlü zemin bozukluğu, omurganıza güçlü darbeler olarak yansıyor.

Test aracımız M Sport X kesinlikle rengi gibi bir altın çocuk: Galvanic Gold. Orange (turuncu) ve Himmelblau (gök mavisi) ise X2'ye özel diğer iki yeni renk seçeneği. Bu aracın insanlara verdiği mesaj gayet açık: "Hey, bu sınıfın en cool'u benim, beni satın al ama paran varsa tabi!" Topmodellerde jant ölçüsü 19 inç ama Almanya fiyatı 50 bin 200 Euro olan bir otomobilde (X2 xDrive20d M Sport X) daha küçüğünün olması yakışık almazdı. Daha basit bir versiyon arayanlar ise X2'nin 1.8i versiyonunu tercih edebilir: 34.000 Euro, 3 silindirli 140 HP'lik benzinli motor, 17 inçlik jantlar. Ancak mümkünse baz versiyondan uzak durun, çünkü bir X2, güçlü, parlak ve gürültülü olmalı.

Bir X2 her şeyiyle seni çağırmalı. Büyük hava girişleri, alta doğru genişleyen BMW ızgarası, coupeleri andıran tavan yapısı, sağ ve sol taraftaki 9 cm çaplı kalın egzoz çıkışları ile X2 kesinlikle çok çekici görünüyor. 2900 Euro'luk büyük navigasyonu sipariş ettiğinizde haritayı, bir tabletteki gibi iki parmağınızın hareketiyle büyütüp küçültmek mümkün. Eğer iyice çılgınsanız 1400 Euro'luk kırmızı deri koltukları da sipariş edebilirsiniz.

Bu otomobil sahibinin aşkını istiyor ve aşk da affetmek demektir. Çünkü 470 lt'lik bagaj hacmi bir X1'den 35 lt daha küçük... Çünkü koltuklar yatırıldığında ortaya çıkan fark 200 lt'ye ulaşıyor... Çünkü alçalan tavan nedeniyle arka koltuklarda sadece kısa boylular (1.85 m'den uzunsanız başınızı eğerek oturmanız gerekiyor) rahat edebiliyor... Çünkü yüksek omuz çizgisi cam yüzey alanını çok küçültüyor... Çünkü 4.36 m ile X1'den 4 cm daha kısa ama 2 bin Euro daha pahalı... Eğer aşıksanız bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

X2 ile BMW, bir zamanlar Evoque ile Range Rover'ın yaptığı gibi, SUV dünyasında bir dizayn ikonu yarattı. Ancak bizim bir hayalimiz daha var: Lütfen cabrio versiyonunu da üretin. Tamam, bir cabrioya da kimsenin gerçekten ihtiyacı olmayacak ama bir mücevherin yalnız olması haksızlıktır, değil mi?



BMW X2 xDrive20d

Motor: 4 silindir, turbo, önde enlemesine; **Motor hacmi:** 1995 cc; **Güç:** 190 HP-4000 d/d; **Maks. tork:** 400 Nm-1750 d/d; **Güç aktarımı:** 4x4, 8 ileri otomatik şanzıman; **U/G/Y:** 4360/1824/1526 mm; **Boş ağırlık:** 1675 kg; **Bagaj hacmi:** 470-1355 lt; **0-100 km/s:** 7.7 sn; **Maks. hız:** 221 km/s; **Tüketim:** 4.7 lt/100 km; **CO_2:** 124 gr/km



SONUÇ
ANDREAS MAY

Kesinlikle pratik değil, aşırı pahalı... Ama onu istiyorum! BMW X2 ile kompakt SUV sınıfına aşk da geldi. Çok sert ve iç mekanı çok küçük ama kesinlikle çok cool. Böyle bir otomobil üretmeye cesaret edebilmiş bir markanın bir de cabrio üretmemesi yazık olur. Lütfen BMW!



Derinliği 70 cm olan su birikintilerine rahatlıkla girip çıkabiliyor.

Dacia Duster 1.5 dCi 110 EDC

Motor: 4 silindir, dizel; **Motor hacmi:** 1461 cc; **Maks. güç:** 110 HP/4000 d/d; **Maks. tork:** 260 Nm/1750 d/d; **Maks. hız:** 171 km/s; **0-100 km/s:** 11,9 sn; **Güç aktarımı:** önden çekiş, 6 ileri otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 50 lt; **U/G/Y:** 4341/1804/1693 mm; **Bagaj hacmi:** 445 lt; **Boş ağırlık:** 1304 kg; **Tüketim:** 4,5 lt/100 km; CO_2: 116 gr/km

Arazinin başarılı ismi

Dacia Duster

Ülkemizde en çok satan iki kompakt SUV'dan birisi olan Dacia Duster'ın tamamen yenilenmiş hali, 71 bin TL'den başlayan fiyatla satışa sunuldu.

SUV'lar sadece dünyada değil ülkemizde de otomobil piyasasının en önemli oyuncuları haline gelmiş durumda. Kompakt SUV'lar ise, ağır 4x4 abilerine göre hem daha ekonomik, hem daha hafif olduğundan daha da bir seviliyorlar. Yeni Duster ise Türkiye'nin en çok satan SUV'larından biri ve yeni modeli de Mart ayı başında pazara verildi. "Hakkını Ver" sloganı ile yoğun bir tanıtımı yapılan Duster yeni boyutları, eklenen yüksek özellikli donanımları ile artık daha gözde bir konuma geliyor.

Özel bir etapta, zorlu arazi koşullarında test etme imkanı bulduğumuz Duster'da iç mekana giren ses eskisine göre çok azalmış. Ana gövde tasarımına sadık kalan dış tasarımda aslında her detay baştan yenilenmiş. İç mekanda kullanılan plastik malzemelerin kalitesi yükseldiği için sürücü ve yolcu konforu da artmış durumda. Arazi sürüşünde Yokuş İniş Destek Sistemi'ni başarılı bir şekilde kullanabildik. Yaklaşık 70 cm derinliğinde girdiğimiz su birikintisinden araçla tıkanmadan çıktık. Sert taşlık bölümleri geçerken bir sorun yaşamadık. Yaklaşık 45 derecelik yan eğimli bir toprak yoldan geçerken, Duster güçlü duruşuyla sürücüsüne güven hissettirdi.

Yeni Dacia Duster'da Comfort ve Prestige adlı iki donanım paketi olacak. Gövde rengi tamponlar, 6 hava yastığı, start-stop ve LED gündüz farları ise standart olarak geliyor. Krom dış detaylar, otomatik klima, 360 derece kamera, kör nokta uyarı ve multimedya sistemi ise opsiyonel olarak yer alıyor.

4x4 Bilgilendirme Ekranı, bel destek ayarlı yeni koltuklar ve Yokuş İniş Destek Sistemi ise Duster'ın yenilikleri arasında yer alıyor. Aracın motor seçeneklerine gelecek olursak ikisi benzinli ve ikisi dizel olmak üzere toplam dört adet seçenek var. 1.6 litrelik SCe atmosferik motor 115 beygirlik güç sunarken, 1.2 litrelik TCe turbo motor ise 125 beygir güç üretebiliyor. Dizel motorlarda ise Renault grubundan alışkın olduğumuz 1.5 dCi motorun 90 ve 110 beygirlik versiyonları mevcut.



Ekonomik gidişatta çok büyük bir değişiklik olmazsa, 2018 boyunca aynı fiyatlarda satılacağı belirtilen Yeni Dacia Duster'ın fiyatları 71 bin ile 105 bin TL arasında değişiyor.



İç mekanı tümüyle yenilenen Duster'ın dijital ekranında 4x4 sürüşünün bilgileride yer alıyor.



SONUÇ
MURAT ÖKSÜZ

Tamamen yenilenen Dacia Duster daha sessiz, daha konforlu ve arazi özellikleri daha iyileştirilmiş olarak iddiasını daha da artıracak.

ÖNEMLİ NOKTALAR



ÇOK İYİ

Arka akstan yönlendirmenin de yardımıyla çok hassas ve sportif sürüş özellikleri.



İYİ DEĞİL

Direksiyondaki vites değiştirme kolları çok kısa



ŞAŞKINLIK EFEKTİ

Bu kompakt sporcu konfor da sunabiliyor. Gerçekten!



KİM ALIR

GTI'ı çok ağırbaşlı ve çok sıradan görünümlü bulanlar

Pistlerden yollara

RENAULT MEGANE R.S.

Renault'nun R.S. logolu modelleri her zaman büyük keyif garantisidir. Aynı şey son versiyon için de geçerli: Megane R.S. Dört tekerlekten yönlendirme ve 280 HP ile bu kompakt, türünün en hızlılarından biri.



Megane'nın R.S. modelleri yıllardır Yeşil Cehennem olarak adlandırılan Nürburgring Nordschleife'nin kahramanları arasında. 2008 (R26.R: 8:17 dakika), 2011 (R.S. Trophy: 8:08 dk) ve 2014 (R.S. 275 Trophy-R: 7:54 dk) yıllarında bu modeller Nordschleife önden çekişli araçlar kategorisinde rekorlara imza attılar.

En yeni R.S. de bu mirası taşıyabilecek yeteneklere sahip. Araçta etkileyici homurtularla çalışan ve devirlenmeyi çok seven 1.8 lt'lik bir turbo motor görev yapıyor. İlk olarak 273 HP'ye (360 Nm) yükseltilen motor gücü sonrasında 280 HP'ye (390 Nm) çıkarıldı. Böylece R.S., 0-100 km/s hızlanmayı 6.0 sn yerine 5.8 sn'de gerçekleştirirken, maksimum hızı da 255 km/s'ye ulaştı. R.S.'te ilk kez çift debriyajlı (EDC) bir şanzıman da kullanıldı. Daha kısa vites değişim sürelerinin dışında bu şanzıman, Launch Control sistemine ve 4 adet moda (konfor, nötr, spor ve yarış) da sahip. Bu modlar vites değişim sürelerinin dışında; ESP, ABS, motor tepki hızı, ses ve direksiyon ayarlarına da müdahale edebiliyor. Ancak aracın asıl etkileyici yönü, yönlendirmeye katkıda bulunan arka aksı da içeren süspansiyonu. Böylece aşırı hızlı girilen virajlarda 280 HP'lik gücün yarattığı kopma etkisi en aza indiriliyor. Yana yatma eğilimi terimine neredeyse yabancı olan aracın konforuysa öncüsünden biraz daha iyi. Bunu sağlayansa kullanılan yeni amortisörler.

Seri kullanımı sevenler için Renault, yeni ayarlara sahip torsen-diferansiyel kilidi ve Brembo frenleri de içeren Cup tipi bir yürüyen aksam hazırlamış. Bu yürüyen aksamı Jerez Pisti'nde manuel şanzımanla kullanma fırsatı bulduk ve 4Control adlı 4 tekerlekten yönlendirme sistemi burada da beğenimizi kazandı. R.S. virajları çok hassas bir şekilde alıyor, gayet yüksek bir güç aktarım kabiliyeti ve çok keyifli bir sürüş sunuyor. Ayrıca kullanımı da oldukça rahat.

Yılın sonuna doğru daha da güçlü bir versiyon piyasaya çıkacak: R.S. Trophy! 299 HP güce ve 400 Nm torka sahip olan bu yeni R.S. ile Renault, Nürburgring'de yeni bir rekor kırmayı da hedefliyor.



Renault Megane R.S.

Motor: 4 silindir, turbo, önde enlemesine; **Motor hacmi:** 1798 cc; **Güç:** 280 HP-6000 d/d; **Maks. tork:** 390 Nm-2400 d/d; **Güç aktarımı:** önden çekiş, 7 ileri çift debriyajlı şanzıman; **U/G/Y:** 4364/1875/1428 mm; **Boş ağırlık:** 1505 kg; **Bagaj hacmi:** 384-1247 lt; **0-100 km/s:** 5.8 sn; **Maks. hız:** 255 km/s; **Tüketim:** 6.9 lt/100 km; **CO_2:** 155 gr/km


Standart Megane kokpiti sportif dekorasyonla zenginleştirilmiş. Ortada konumlandırılmış devir sayacı dinamizmi simgeliyor.


Siyah renkli alüminyum jantlarda 235/40 R 18 lastikler kullanılmış. Brembo fren disklerinin çapı 355 mm.





Renault Sport logosu hava çıkışlarına da işlenmiş.



SONUÇ

RALF KUND

En yeni R.S. versiyonuyla Megane, normal bir kompakttan safkan bir yarışçıya evrilmiş. Alpine'dan alınan yeni motor her zaman yüksek güç garantisi verirken, çok iyi yol tutuş sunan süspansiyonla birlikte aynı derecede yüksek bir sürüş keyfi veriyor.



Entegre kafalıklara sahip spor koltukların yan destekleri harika.



Difüzör ve tavan spoyleri tutunmayı, devasa egzozlar ise çıkan sesleri iyileştiriyor.

Hibrit SUV

Toyota RAV4

Toyota, hibrit teknolojisi konusunda başı çeken markalardan. Yeni RAV4 ise farklı hibrit sistemiyle öne çıkıyor. Fotoğraflar: Doruk SEYMEN



Boyu 4,60 m'ye ulaşan RAV4, şaşırtıcı iç mekan genişlikleri sunuyor.

RAV4'ü daha önce hiç böyle görmediniz. Kompakt SUV'un öncülerinden olan RAV4 neredeyse çeyrek yüzyıldır yollarda. 1994'te piyasaya ilk çıktığında küçük bir arazi aracı formunda olan RAV4, her nesille birlikte giderek büyüyerek bugünkü halini aldı.

Toyota, yeni RAV4'ü Türkiye pazarına artık sadece hibrit teknolojili versiyonuyla ithal ediyor. Yeni RAV4, dış tasarımıyla artık daha şık ve daha şehirli görünüyor. İlk versiyonlarda yer alan, bagaj kapağındaki stepne artık yok. Bu bile RAV4'ün biraz daha şehir konseptine yaklaştığını gösteriyor. Ayrıca ince ışık çizgileri ve keskin hatlar, RAV4'ün büyüyen boyutlarını gizleyebiliyor.



Yeni tasarım daha şehirli ve daha şık görünürken büyüyen boyutları da gizliyor.

Hem tasarım hem de kalite iyileşmiş

İç mekanda ise hem tasarım, hem de kalite algısı oldukça yükseltilmiş ve premiuma yaklaştırılmış. Yumuşak deri ile kaplı kokpit ve koltuklar kalite hissini pekiştiriyor, krom görünümlü malzemeler ve konturlar ise koyu renkli iç mekanda hoş bir kontrast yaratıyor. Navigasyon ekranından ise hem multimedya, hem de çevre görüş kameraları takip edilebiliyor. İç mekan genişlikleri ise daha önce hiçbir RAV4'te görmediğimiz gibi cömert, hatta Prado'yu bile kıskandırabilecek nitelikte. Bu da aslında doğal, çünkü





Geniş ve ergonomik iç mekanda hem tasarım hem de kalite hissi artırılırken, premiumları aratmayan bir hava yakalanmış.







SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

Bir dönem Avrupa'da SUV'lar çevreyi çok kirlettikleri için kötü çocuk olmuşlardı. Toyota'nın ilk 4x4 hibrit SUV'u olan RAV4 ise, toplam 3 motorlu hibrit sistemiyle piyasadaki en az tüketen ve en çevreci SUV'lardan biri olma özelliğine sahip. Tutumluluk özellikleri dizel SUV'ları kıskandıracak nitelikte. Ayrıca büyüyen iç mekanı, kalitesi artırılan malzemeleri ve daha şehirli hale getirilen tasarımı da ona ilave bir değer katıyor. Ancak hibrit teşvikli ÖTV oranlarına rağmen fiyatı hala biraz yüksek kalıyor.

Toyota RAV4 Hybrid

Motor: 4 silindir, benzinli + 2 elektrikli motor; **Motor hacmi:** 2494 cc; **Maks. güç:** 116 HP-5500 d/d; **Maks. tork:** 210 Nm-1500 d/d; **Elektrik motoru maks güç:** 24 kW, **Elektrik motoru maks tork:** 270 Nm, **Toplam sistem gücü:** 200 HP, **Maks. hız:** 180 km/s; **0-100 km/s:** 8.3 sn; **Güç aktarımı:** 4x4 çekiş, CVT otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 56 lt; **Bagaj Kapasitesi:** 501 lt; **U/G/Y:** 4605/1845/1675; **Tüketim:** 5,1 lt/100 km; **CO_2:** 118 gr/km



bu kompakt SUV'un boyu 4,6 m'yi aşmış durumda. 501 lt'lik bagaj hacmi de yine bir ailenin seyahat ihtiyaçlarını karşılayabilecek genişlikte. Yani hibrit sistemin ne bagaj hacmine, ne de iç mekan genişliğine herhangi bir olumsuz etkisi yok. Bagaj kapağında stepne olmaması ve kapağın elektrikli olarak açılması ise kullanışlılığı artırıyor.

4x4'ten vazgeçmiyor

RAV4, adeta ismindeki 4 rakamından feragat etmek istemezmişçesine, 4x4 teknolojisinden vazgeçemiyor. İlk nesildeki sürekli 4x4 çekiş sistemi gibi olmasa bile, hibrit teknolojisinde de dört tekerlekten çekiş sistemini sunabiliyor.

RAV4'te Toyota, diğer modellerinden farklı bir hibrit teknolojisi kullanmış. Hibritin öncüsü Prius'ta ve diğer modellerde 1,8 lt'lik benzinli motor, elektrik motoruyla birlikte çalışıyor. RAV4'te ise daha büyük bir motor var. 2,5 lt'lik benzinli motora (116 HP) 2 adet de elektrik motoru eşlik ediyor, böylece toplam sistem gücü 200 HP'ye ulaşıyor...

Bu güçle birlikte RAV4, yeterli performansı maksimum ekonomiyle harmanlayabiliyor. 3 motorlu sistem oldukça atak, 0-100 km/s hızlanma 8,3 sn, son sürat ise 180 km/s. Bu performansa rağmen bu iri SUV'un tüketimi üretici verilerine göre 5,1 lt/100 km. Biz ise şehiriçi kullanımları da dahil karma kullanımda 6,5 lt/100 km'lik bir tüketim tespit ettik yani dizelleri kıskandıracak bir tüketime sahip, üstelik egzoz emisyonu anlamında da daha temiz ve çevreci.

Hibrit araçlara uygulanan ÖTV teşvikleri sonucunda RAV4'ün fiyat seviyesi 212 bin TL'den başlıyor, en üst donanımda ise fiyat 270 bin TL'ye kadar ulaşıyor.



Grandland X
1.6 lt 120 HP
179.000 TL



Peugeot 3008 ile yakın akraba olmasına rağmen daha sade ve özgün çizgilere sahip.

X Ailesi'nin en büyük üyesi

Opel Grandland X



C sütunundaki gövde rengi çıkıntı, silueti tavan ve arka camla hoş bir şekilde birleştiriyor.

Opel'in PSA işbirliğiyle üretilen X Ailesi'nin en yeni ve en büyük üyesi Grandland X, abartıdan uzak tasarımı ve fonksiyonelliğiyle beğenimizi kazandı. Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Peugeot 3008 ile aynı platforma sahip olan Grandland X görsel olarak piyasadaki birçok SUV'dan daha farklı bir görünüm sunuyor. Aracın iç ve dış dış tasarımında Alman stilistlerin beğenisinin izlerini görmek mümkün. Örneğin keskin hatlarla güçlü bir etki yaratılırken, çizgili farlar ızgara üzerindeki krom detayla hoş bir birleşim yapıyor. Krom detaylar ise bütünlük sağlıyor. Profilden baktığım zaman ise bir coupe tarzı hissedilirken, büyük jantlar heybetli bir hava veriyor. C sütunu hizasındaki kaporta çıkıntısında ise genel hatlara hakim olan "L" formundan esinlenilmiş. En çok beğendiğim kısmı ise arka tasarımı oldu. İnce stop yapısı






Tasarımda nesnellik öne çıkarılmış. Kullanımda sorun yaratan bir şey yok.


Göstergeler klasik.


Arka genişlikler bonkör.


Sürüş pozisyonu çok başarılı.

Opel Grandland X

Motor: 4 silindir, dizel; **Motor hacmi:** 1560 cc; **Güç:** 120 HP-3500 d/d; **Maks. tork:** 300 Nm-1750 d/d; **Güç aktarımı:** Önden çekiş, altı ileri otomatik; **U/G/Y:** 4477/2098/1609 mm; **Boş ağırlık:** 1430 kg; **Bagaj hacmi:** 514/1652 lt.; **0-100 km/s:** 12.2 sn; **Maks. hız:** 185 km/s; **Tüketim:** 4.6 lt/100 km; **CO_2:** 118 gr/km

ona çok yakışmış, hem güçlü hem estetik bir görünüm yaratmış. Aynı şekilde tamponun üzerindeki krom detaylar bir bütünlük yakalamış. Genel anlamda başarılı bir tasarıma kavuşmuş diyebilirim. İç mekanda da Alman etkisini görmek mümkün. Opel'in genleri burada da kullanılmış. Geniş ve ferah bir kabine sahip olan modelin yükseltilmiş sürüş pozisyonu görüşü iyice rahatlatıyor. Kalite ve işçilik kalitesiyle ergonomi de beğenimizi kazandı. 4,47 m uzunluğa sahip olan Grandland X 514 lt bagaj hacmi sunuyor.

Teknolojilerine değinecek olursak: Grandland X, yaya tespit ve acil fren destekli ön çarpışma uyarı sistemi, sürücü yorgunluk tespit sistemi, gelişmiş park desteği, AFL LED farlar ve (opsiyonel) Otomatik Cruise Control gibi destek teknolojilerini müşterilerine sunuyor. Aracın en etkileyici özelliği ise 5 farklı zeminde başarılı çekiş imkanı sunan X-TRA teknolojisi. Bu sistem, önden çekişli bir araç olmasına rağmen yol şartlarına en uygun ayarları seçerek 4x4 rahatlığında bir sürüş sunma iddiasında. Açıkçası bunların hepsini deneyecek bir ortam bulamasam da, aracı hafif off-road bir parkurunda test etme imkanı bulduk. Güvenli sürüş eğitimi veren GÜSEM firmasının Şile'deki off-road parkurunun kolay etaplarında kullandığım araç, aşırı iddialı olmasa da yeterli bir performans sundu.

Test aracımızda görev yapan 1.6 lt 120 HP'lik dizel motor ise gayet iyi bir performansa sahip. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilen motor, sürüş izlenimlerimiz sırasında herhangi bir olumsuz özellik sergilemedi. Kabine biraz motor ve yol sesi alıyor olması bende hayal kırıklığı yaratsa da, genel anlamda beğendiğim bir model olarak aklımda kaldı.

Geniş kullanım alanı ve pratik detaylarıyla aile kullanımı için iyi bir alternatif olan Grandland X, sportif duruşuyla gençleri de kendisine çekecek potansiyele sahip. Grandland X'in ülkemizdeki başlangıç fiyatı ise 141 bin TL. Dizel otomatikte başlangıç fiyatı ise 179 bin TL.



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Opel Grandland X'in sade ve abartıdan uzak tasarımını beğendim. Genel olarak başarılı sürüş özellikleri sunan araç, içeriye biraz fazla ses alması dışında önemli bir sorun çıkarmadı.

Radikal bir örnek

Citroen C3 Aircross

Türkiye'de kullanıcıların SUV'lara olan ilgisi her geçen gün artıyor. Citroen de bu pazarda C3 Aircross ile temsil ediliyor.

"Inspired by you" yani kullanıcılardan ilham alındı sloganıyla geliştirilen C3 Aircross, sürüş izlenimi köşemize 1,2 lt benzinli versiyonuyla konuk oldu. Detaylı şekilde incelediğimiz bu otomobil için "her açıdan farklılık gösteren bir model" yorumunu yapabiliriz. 4 farklı tavan seçeneği, 85 renk kombinasyonu ve 5 farklı kabin opsiyonuyla C3 Aircross, kişiselleştirme konusunda zirveye oynuyor. Araçtaki kabin kombinasyonları; Standart ambiyans, Metropolitan Gri, Urban Kırmızı, Hype Mistral ve Hype Colorado ambiyans şeklinde sıralanıyor. Ayrıca kullanıcı odaklı tasarımı da dikkat çekiyor.

Yatay çizgilerle bölünen kokpit genişlik algısı uyandırırken, doğru sürüş pozisyonunu rahatlıkla bulabiliyorsunuz. Ön koltuklar gibi ikinci sırada da yeterli genişlikler sunuluyor. Benzer bir durum bagaj için de geçerli: 410 litre olan standart bagaj hacmi, koltuk sırtlıklarının yatırılmasıyla 1289 litreye kadar artırılabiliyor. Kullanıcıları düşünen mühendisler panoramik cam tavan ile iç mekanın daha aydınlık ve ferah olmasını sağlamışlar. Dışarıdan bakan gözler de C3 Aircross'un farklı yapısına şahit oluyor. Yolda giderken sevimli ve şehirli havası dikkat çekiyor. Gayet "yakışıklı" bir SUV görüntüsü sunan araç, 4.15 m uzunluğa sahip. Büyük jantlar

C3 Aircross 1.2 Puretech 110 HP

Motor: 3 silindir, sıralı turbo benzinli, çok noktadan enjeksiyonlu; **Motor hacmi:** 1199 cc; **Maks. güç:** 110 HP-5500 d/d; **Maks. tork:** 205 Nm-1500 d/d; **Maks. hız:** 183 km/s; **0-100 km/s:** 10.6 sn; **Güç aktarımı:** önden çekiş, 6 ileri otomatik şanzıman; **Yakıt deposu:** 45 lt; **Bagaj Kapasitesi:** 410-520 lt; **U/G/Y:** 4154/1756/1597 (1637 mm-tavan rayları dahil edildiğinde); **Tüketim:** 4.8/5.5/6.7 lt/100 km; **CO_2:** 124 gr/km



Hoş bir tasarıma sahip olan Aircross'un boyu 4,15 m.

Kompakt SUV segmentinde boy gösteren sevimli şehirli C3 Aircross, cesur özellikleriyle beğenimizi topladı. Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Üç yüzeye ayrılmış burun tasarımı hem farklı hem de şık görünüyor. Koyu renk detaylar SUV'lara gönderme yapıyor.

ve tamponlarındaki koruyucu paneller de SUV etkisine katkıda bulunuyor. Tavan çıtaları da bu güçlü görünümü destekliyor.

Bunun dışında C3 Aircross, motorunun küçük hacimli (1.2 lt) olmasına rağmen performans beklentilerini karşılayabiliyor. Ancak motorun küçüklüğü üst devirlerde biraz gürültülü çalışmasına ve bu seslerin iç mekana ulaşmasına neden oluyor. C3 Aircross, motor-şanzıman uyumu bakımından da beğendiğim bir model oldu. 3 yıldır üst üste kendi segmentinde yılın motoru ödülünü alan 1.2 PureTech 110 HP turbo benzinli makine, otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Bu şanzıman vites geçişlerini sarsıntısız bir şekilde gerçekleştiriyor. C3 Aircross yol tutuş konusunda da gereken performansı sunabiliyor.

Opsiyonel olarak sunulan Grip Control (Yol Tutuş Kontrolü) ve Hill Assist Descent (Yokuş İniş Desteği) ile farklı zeminlerde rahat kullanımlar yapmak mümkün. 5 sürüş modu bulunan Grip Control sistemi koşul veya yüzeye göre uygun çekişi sunmak için kendisini uyarlayabiliyor. Sistem standart moda alındığında çekiş otomatik olarak ayarlanırken, Kum, Arazi, Kar veya ESP Kapalı modlarından biri de seçilebiliyor.

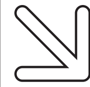


Modern iç mekanda 5 farklı kabin kombinasyonu sunuluyor.



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Radikallik denince aklıma ilk olarak Citroen modelleri geliyor ve C3 Aircross da sıra dışı ta sarımı sayesinde bunlardan biri olmayı başarıyor. Bu tasarım sayesinde yolların merak uyandıran modellerinden biri olan Aircross, kendisine çok yakışan mavi rengiyle de beğenimizi kazandı.



SUV pazarına adım atan Citroen, C3 Aircross ile bu sınıfa gerçekten özgün ve yakışıklı bir model kazandırdı.



Kokpit tasarımı klasik, göstergeler okunaklı.



Havalandırma tasarımları dikkat çekici. Multimedya sistemi kullanışlı.

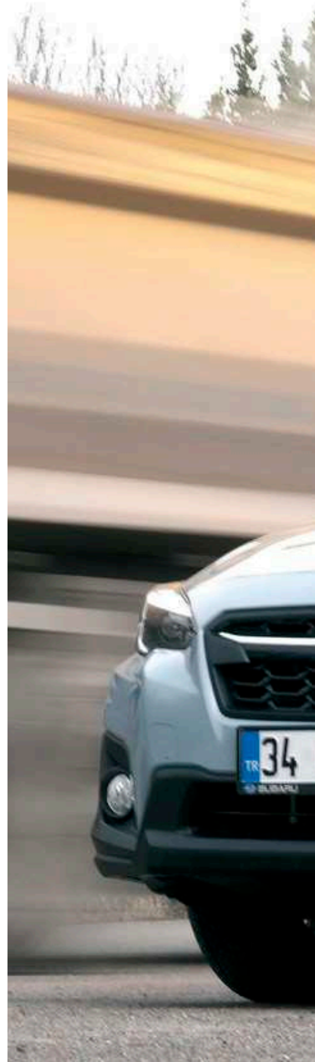


Otomatik şanzıman kararlı ve sarsıntısız vites geçişleri sunuyor.

Geleceğe yön verecek

Subaru XV


Gamze tam bir otomobil meraklısı. İç mekandaki güven verici yapıyı beğendi.



Subaru'nun gelecekteki tüm modellerinin temsilcisi olan platform değişikliğinin ilk üyesi XV modelini deneyimledik. Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Piyasaya 2012 yılında çıkan Subaru XV yenilendi ve eski nesliyle karşılaştıracak olursak, önemli değişimlerin tasarımdan çok, karoserin altındaki yeniliklerde olduğu görülüyor. Bunların en önemlisi ise platform: Subaru'nun ilk kez XV'de kullandığı yeni global platform, modellerin gerektirdiği şekilde uzayıp kısalabiliyor.



51 yıl önce başlattığı Boxer motor serüvenini, 45 yıldır simetrik sürekli dört çeker sistemiyle pekiştiren Subaru, yeni XV ile güvenlik, yol tutuş ve elektronik destek sistemleriyle iddialı bir araç yaratmış.

Eski nesil, üstte akıcı çizgileri, altta ise koyu gövde eklentileri ve zeminden yüksek yapısıyla heybetli bir duruşa sahipti. Yeni nesil de bu genel çizgiyi devam ettiriyor, yani tasarımda çok dikkat çeken yeniliklere yer verilmemiş. Ancak platform işin içine girdiğinde, bu aracın tamamen yeni olduğunu söylemek mümkün. Ayrıca bundan sonraki tüm yeni Subaru modelleri de bu platform üzerinde yükselecek.

Şehir içinde rahat kullanımı ile beğenimi kazanan XV, zemin şartları zorlaştığında da performansından ödün vermeden yoluna devam edebiliyor.

Bu yeni modeli ekranların sevilen yüzü, oyuncu Gamze Dar'la birlikte farklı bir gözle deneyimlemek istedim. Gamze araca ilk baktığında biraz büyük bulduğunu ama direksiyon başına geçince sürücü odaklı tasarımı sayesinde güven dolu bir ortamla karşılaştığını söyledi. Keyifli bir sürüşün olmazsa olmazı sürücü odaklı tasarım, geniş ve ferah iç mekan. Subaru


Özellikle deri kaplı yüzeyler oldukça kaliteli görünüyor.



Asıl önemli değişim karoserin altında: Tüm yeni Subaru'larda kullanılacak olan yeni global platform.



Subaru XV

Motor: 4 silindir, yatay boxer, benzinli; **Motor hacmi:** 1600 cc; **Maks. güç:** 114 HP-6200 d/d; **Maks. tork:** 150 Nm-3600 d/d; **Maks. hız:** 175 km/s; **0-100 km/s:** 13.9 sn; **Güç aktarımı:** Aktif tork dağılımlı simetrik AWD; **Yakıt deposu:** 63 lt; **Bagaj Kapasitesi:** 385/1310 lt; **Boş Ağırlık:** 1425 kg; **U/G/Y:** 4465/1800/1615; **Tüketim:** 6,4 lt/100 km; **CO_2:** 145 gr/km





bizleri işte bu şekilde karşılayan bir otomobil.

Ancak tuş takımını kullanmaya alışmak biraz zaman gerektirebilir. Yine de Subaru modellerine alışık biriyseniz, bu otomobile kolaylıkla adapte olabilirsiniz. Gösterge takibi kolayca yapılıyor. Oturma pozisyonunu da kolayca bulabiliyorsunuz, çapı küçültülen direksiyon da manevra yeteneğini iyileştiriyor. Detaylardaki bir diğer yenilik de artık vücudu daha iyi kavrayabilen yeni koltuklar.

Yeni Subaru XV'deki EyeSight adlı sürüş destek teknolojisi içerisinde birçok güvenlik teknolojisini barındırıyor. Bu teknolojiler şöyle sıralanabilir; Çarpışma Önleyici Frenleme, Çarpışma Önleyici Hızlanma Kontrölü, Adaptif Hız Kontrolü, Şerit İhlal Uyarısı, Şeritte Kalma Asistanı, Trafikte Hareket Uyarısı ve Dengeli Sürüş Uyarısı. EyeSight sistemi, performansıyla, hızlı ve doğru reaksiyonlarıyla benden yüksek not almayı başardı. EyeSight'ın gece görüş ve tanımlama özelliklerini artıran Bi-LED sistemi ise Subaru XV'de ilk defa kullanılmış. Adaptif LED farlar, virajlarda veya kavşaklarda sürüş yönünü aydınlatmak için sağa ya da sola hareket ederek görüşü iyileştiriyor. Test aracımızda görev yapan 1.6 lt hacimli benzinli boxer motor, 114 HP güç ve 150 Nm tork değerlerine sahip. Motora eşlik eden Lineatronic şanzıman ise vites geçişleri konusunda bir sıkıntı yaşatmıyor. Aracın gaz pedalı tepkileri de hoşuma gitti. Fabrika verilerinde Subaru XV'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 13,9 sn, maksimum hızıysa 175 km/s olarak açıklanıyor. Mümkün olduğunca alçakta konumlandırılan boxer motor ağırlık merkezini aşağıya çekerek yol tutuş ve denge konularında hatırı sayılır bir avantaj sağlıyor. Yerden yüksek yapısıyla görüşü iyileştiren XV, motor konumu, etkili 4x4 sistemi ve başarılı süspansiyonuyla güvenli sürüşlere imkan tanıyor.



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Subaru'nun "DYNAMIC X SOLID" felsefesiyle hazırladığı XV modelinde radikal bir tasarım değişikliği yok. En azından dış görünümde durum böyle. Karoserin altındaki değişimlerse çok daha kapsamlı. Yeni global platform XV'ye, çok daha iyi bir sürüş kabiliyeti kazandırmış.

Beklenen dizel geldi

Honda Civic Sedan

Honda Civic, yıllardır eksikliğini çektiği dizel motora kavuştu. Yeni motorlu Civic'leri Roma'daki tanıtımda inceleme fırsatı bulduk.




İç mekan ferah bir atmosfere sahip.



Honda Civic Sedan 1.6 litre i-DTEC

Motor: Sıralı dört silindir, dizel; **Motor hacmi:** 1597 cc; **Maks. güç:** 120 HP-4000 d/d; **Maks. tork:** 300 Nm-2000 d/d; **Maks. hız:** 201 km/s; **0-100 km/s:** 10.0 sn; **Güç aktarımı:** Önden çekiş; **Yakıt deposu:** 46 lt; **Bagaj Kapasitesi:** 519 lt; **Boş Ağırlık:** 1385 kg; **U/G/Y:** 4648/1799/1407; **Tüketim:** 3,4 lt/100 km; **CO_2:** 91 gr/km

Honda, Civic'te kullanılacak olan i-DTEC adlı yeni turbo dizel motoru tanıttı. Geliştirme sürecinde Türkiye, İngiltere ve Almanya yollarında yol testleri gerçekleştirilen yeni Honda Civic Sedan Dizel de Türkiye'de üretilerek Avrupa'ya ihraç edilmeye devam edilecek. Sedan dizel Şubat ayı sonundan itibaren de, 121 bin TL'lik başlangıç fiyatıyla ülkemizde de satılmaya başlandı. i-DTEC adlı 1.6 lt'lik yeni dizel motor ilk etapta 6 ileri manuel vitesle kombine ediliyor, otomatik versiyon ise Temmuz ayında seçeneklere eklenecek.

Honda Civic Sedan kullanıcıları yıllardır dizel motor talep ediyorlardı ancak bugüne kadar bu model sadece benzinli motorla ve onun LPG'li Eco versiyonuyla satılıyordu.

100 km'de 3,4 lt tüketiyor

1597 cc hacimli sıralı dört silindirli i-DTEC turbo dizel motor 4.000 d/d'de 120 HP güç ve 2.000 d/d'de 300 Nm tork üretiyor. Bu motor 6 ileri manuel şanzımanla birlikte Civic'i 0'dan 100 km/s hıza 10,5 saniyede ulaştırıyor. Araç, güncel NEDC test normuna göre 91 gr/km CO2 emisyon salınımı gerçekleştiriyor ve 100 km'de 3,4 ortalama yakıt tüketiyor. Yeni motorun hafif alüminyum silindir kafası döküm bloğuna entegre edilmiş. Motorun dış kısmında silindir bloğunun yüzeyine eklenen döküm kaburgalar yapısal rijitliği ve dayanıklılığı artırırken, aynı zamanda motorun gürültü ve titreşim seviyesini azaltmaya yardımcı olmuş. Ayrıca motorda daha verimli bir soğutma sistemine yer verilmiş. Yeni motor önceki nesil 1.6-litre i-DTEC ile karşılaştırıldığında 280 gram daha hafif. Bu da yüzde 2'lik bir gelişim anlamına geliyor. Çelik piston kullanımı sayesinde gürültü ve titreşimi azaltılan dizel motor, rölanti ve düşük hızlarda neredeyse bir benzinli kadar sessiz. Ancak yüksek hızlara çıkınca dizelin sesi algılanabiliyor.

Yalın iç mekan ve alçak oturma pozisyonu sürücüye daha sportif bir his sağlıyor. Yeni Civic Sedan çok yönlü, pratik, kullanışlı bir iç mekan ve bagaj alanı, bilgi ve eğlence sistemi Honda Connect, Apple CarPlay ve Android Auto desteğini de bünyesinde barındırıyor.

Donanımları ve teknolojileriyle öne çıkıyor

Premium, Elegance ve Executive olmak üzere üç farklı donanım paketiyle satılan Civic Sedan Dizel'in giriş seviyesi olan Premium'da; 16 inçlik alaşım jantlar, otomatik yanan farlar, adaptif hız sabitleme sistemi, ısıtmalı ön koltuklar ve sekiz hoparlörlü 180 Watt gücünde ses sistemi mevcut. Elegance paketinde bunlara, Honda Connect bilgi ve eğlence sistemi, çift bölgeli otomatik klima, 17 inçlik alaşım jantlar, ön ve arka park sensörleri ile geri görüş kamerası ekleniyor. Executive paketiyse; deri döşeme, LED ön farlar, uyumlu akıllı telefonlar için kablosuz şarj, Garmin uydu navigasyon, ısıtmalı arka koltuklar ve 10 hoparlörlü 452 Watt gücünde premium bir ses sistemini bünyesinde barındırıyor.

Dizel motorlu Civic Sedan'ın fiyat seviyesi 121 bin TL'den başlıyor. Benzer donanım seviyesindeki benzinli versiyonla karşılaştırıldığında, dizel motordan kaynaklanan fiyat farkının 22 bin TL olduğu görülüyor.


Dizel motor sessiz çalışıyor.



Sürüş kabiliyetini başarılı buldum.



SONUÇ
MURAT ÇAVDAR / İTALYA

Honda, Civic Sedan'da yıllardır beklenen dizel motoru sonunda seçenek listesine ekledi. Benzinli kadar sessiz çalışan bu ünite yüksek devirlerde biraz agresifleşiyor ve sesi içeriye alıyor.

Çevreci sporcu

BMW i8

BMW'nin elektrikli sporcusu i8, sakin kullanıldığında düşük tüketim, hızlı kullanıldığında ise yüksek performans sunabiliyor.



BMW, 2014 yılı sonunda tanıttığı Plug-in hibrit sporcusu i8'i, 2017 sonunda daha da iyileştirdi ve geliştirdi. Geçen yılki Los Angeles fuarında hem bu geliştirilmiş model, hem de i8'in roadster versiyonu tanıtıldı. Biz de yeni i8'i beklerken, mevcut modeli Borusan Otomotiv Motorsport takımının genç şampiyon pilotu Ali Türkkan'la birlikte kullandık. 2017 Türkiye Pist Şampiyonu Ali Türkkan bu kez performans için değil, tutumluluk için bu çevreci sporcunun direksiyonuna geçti.

Tamamen kompozit ve hafif malzemelerle üretilen BMW i8'de, 1,5 lt hacimli 3 silindirli, turbo benzinli motora, ayrıca bir elektrik motoru eşlik ediyor. Ön aksa yerleştirilen elektrik motoru 136 HP'lik güç üretiyor. Arka aksta yer alan 1,5 lt'lik turbo benzinli motor ise 231 HP gücünde. İki motorun birleşiminden ise 362 HP'lik sistem gücüne ulaşılıyor. Bu güç sayesinde i8, 0-100 km/s hızlanmayı 4,4 sn'de tamamlayabiliyor. Ön ve arka akstaki çekiş sayesinde i8, dört tekerlekten çekiş sisteminin güvenliğini sunabiliyor, virajlarda ise optimum çekişi sağlayabilmek için tekerlekler arasında gerekli tork dağılımını yapabiliyor. Plug-in Hybrid teknolojisine sahip olan i8'de elektrik bataryaları ev şarj cihazından 2,5 saatte doldurulabiliyor. Hibrid teknolojisi tüketimin minimize edilmesine yardımcı oluyor. Sadece bataryalardaki elektrik gücünü kullanarak 35 km elektrikli menzil sağlamak mümkün. Benzin deposuyla birlikte toplam menzil ise 600 km'ye ulaşıyor.

Dikiz aynasında bu manzarayı görüp yol vermeyecek olan var mıdır acaba?

Ali Türkkan motorsporlarına kartingle başladı

Bu çevreci sporcu hakkındaki sürüş izlenimi yorumlarını almak için mikrofonumuzu, aracı 400 km'lik güzergahta test eden Ali Türkkan'a uzatıyoruz. Ama önce Ali Türkkan'ın yarış kariyeri hakkında bilgiler alıyoruz. Ali yarış kariyerini şu sözleriyle anlatıyor; "Motorsporlarına 6 yaşımda, karting ile başladım. 2006'daki '25 Küçük Adam' projesi ileriki yıllar için pilot yetiştirmeyi amaçlayan ve o günün federasyonu tarafından organize edilen önemli bir projeydi. Ben de seçilen ilk 25 sporcudan birisiydim.

Uzun yıllar karting yaptıktan sonra kartingi bırakmadan 2015 yılında otomobil de kullanmaya başladım ve aynı sezon V2 Challenge ve V1 Challenge şampiyonalarına katıldım.

Daha sonra 2016 yılında dünyanın en



BOM'un en genç pilotu Ali Türkkan bu kez hız değil tasarruf için direksiyona geçti.

önemli pilotlarının start aldığı Fia World Rallycross Championship'te en genç ve tek Türk pilot olarak yarıştım. Aynı zamanda 2016 yılında Prokart Türkiye birincisi oldum".

Geçen yılın Türkiye Pist Şampiyonu

Ali'ye Türkiye Pist Şampiyon olduğu 2017 sezonunu da soruyoruz; Ali sözlerine şöyle devam ediyor; "2017 yılı sportif hayatımda birçok yeniliğe açılan pencere oldu. Federasyon başkanımız Serkan Yazıcı'nın daveti ile 2017 Türkiye Şampiyonlar Şampiyonası'nda yarışma fırsatı buldum ve hem eleme turlarında, hem final turlarında en hızlı tur zamanlarına imza atarak yarı finalist oldum.



BMW i8, tasarımının yanında hibrid sistemiyle bir fenomen.

Daha sonra başkanımız tecrübe edinmem için V1 Challenge'de yarışmamı istedi.

Ancak en büyük değişiklik 2017 sezonunda Borusan Otomotiv Motorsport gibi büyük ve tecrübeli bir takımın beni bünyesine alması ve böylece profesyonel kariyerime ilk adımımı atmam oldu.

Ben de bana gösterilen bu güven ve ilgiye layık olmak için elimden geleni yapıp V1 Challenge ve Türkiye Pist Şampiyonası olmak üzere 2017 sezonunda start aldığım tüm yarışlardaki sıralama turlarında en hızlı tur zamanlarına imza atarak, yine start aldığım 22 yarışın 13'ünü birincilik ile tamamlayarak sezonu Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu ve V1 Challenge birincisi olarak tamamladım."

BOM'un en genç pilotu

Ali Türkkan'a, takımı Borusan Otomotiv Motorsport ve pistte kullandığı BMW yarış aracı ile ilgili neler düşündüğünü soruyoruz. Ali bu sorumuza şöyle cevap veriyor; "Daha ilk test sürüşlerinde, ne kadar profesyonel bir takımın içinde olduğumu ve bana ne kadar safkan bir yarış otomobili emanet edildiğini anladım. Bundan sonrası son derece ciddi ve kurumsal ilerlemeye başladı. İlk yarış tüm hazırlıklarımız tamam olmasına ve sıralama turlarında en iyi tur zamanını yapmama rağmen otomobil sporlarının değişmez kuralı olan "motor sporlarında mekanik her sürprize hazır ol" devreye girdi ve debriyajda oluşan parça odaklı bir arıza sebebiyle günün her iki startını da alamadım.

Tüm takım olarak farkındaydık ki artık sezon içinde başka puan kaybına toleransımız yoktu.




İstanbul-Bursa-İstanbul rotasındaki 400 km'lik yolda i8, 5 lt/100 km ile bu güçteki bir otomobil için düşük bir yakıt tüketimine imza attı.



Kalan tüm yarışlara da takım, BMW 320 Si'ı her zaman oluğu gibi büyük bir titizlikle hazırlayıp, ben de aldığım her startta, döndüğüm her virajda otomobili heyecan ile değil aklımla kullanınca, 2017 sezonu bize start aldığımız tüm yarışların Pole pozisyonlarını, beraberinde pist rekorlarını ve harika bir şampiyonluğu getirdi.





Kelebek şeklinde açılan kapılar ve basık silüet sportif tasarımı destekliyor.



Ortalama 5 lt/100 km tükettik

Ali'ye İstanbul-Bursa-İstanbul rotasında, 400 km boyunca, ilk kez kullanma fırsatı bulduğu Plug-in Hybrid teknolojili BMW i8 hakkındaki görüşlerini ve sürüş izlenimi değerlendirmelerini de soruyoruz. Ali Türkkan, i8 sürüş izlenimleri hakkında şunları söylüyor; "Öncelikle kullandığım tüm BMW modellerinde markanın sporcu ve rekabetçi ruhunu hissettiğimi söylemem gerek. BMW i8 ise başlı başına bir fenomen. Fütüristik tasarımı, son derece güçlü bir hibrit kombinasyonu ve en önemlisi çevre dostu bir araç. Günlük kullanımda kullanıcısına inanılmaz bir yakıt ekonomisi sağlarken, performans talebinize de dilediğiniz her an cevap vermeye hazır bekliyor.

Yaptığımız test sürüşüne elektrik bataryaları yarım dolu olarak çıkmamıza rağmen, ekonomik kullanımda 5 lt/100 km'lik tüketim ortalamasına ulaştık.

Ayrıca tüm BMW modellerinde olduğu gibi, i8 de özgün tasarımı ile ayrı bir prestij sunmakta."

Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Dış tasarımının aksine özellikle bu bölüm standart BMW'lerle neredeyse aynı.



Sınırların ötesinde bir Pick-Up deneyimi

Daha önce Pick-Up segmentinde hiç rastlamadığımız Mercedes-Benz, X-Class ile Pick-Up kültürünü bambaşka bir boyuta taşıdı.

Mercedes X-Class



Fotoğraf: Mustafa Arıkan





İç mekan pick-up'tan çok otomobillere yakın.

Tarz ve kalitesinden ödün vermeden, geçiş yaptığı Pick-Up dünyasında fiyat performansı ile dikkat çekici bir yer kaplayacağı görünen Mercedes-Benz X-Class'ı 3 ayrı donanım paketiyle tanıttı. Paketler PURE, PROGRESSIVE ve POWER olarak sınıflandırılıyor.

2017 Aralık ayından itibaren Türkiye pazarına giren X-Class üç farklı kokpit süslemesi, ikisi kontrast dikişli deri olmak üzere altı farklı koltuk döşemesi ve iki farklı tavan rengi sunuyor. Bu çeşitlilik de haliyle konfor algısını başka bir seviyeye taşıyor. Ayrıca dört ve altı silindirli motor seçenekleri sunan X-Class 220 d (163 HP) ve X 250 d (190 HP) olmak üzere iki farklı motor alternatifine sahip. 2018 yılının sonbaharında ürün gamına V6 Dizel (258 HP) eklemeyi planlayan Mercedes-Benz, böylece Off-Road tutkunlarına da göz kırpıyor.

X-Class on iki tuşlu direksiyon simidi sayesinde vücut duruşunu rahatlatırken, rahat bir pozisyonda sürüş keyfini artırıyor. Tüm zeminler için dört tekerlekten çekiş sistemi sunan X-Class'da "Low Mod" ve isteğe bağlı 4MATIC kilitli aks diferansiyeli de var. Altı vitesli manuel şanzıman ve yedi vitesli otomatik şanzıman da seçenekler arasında.

Dış tasarımına baktığımızda arka tamponda bulunan basamak ve 90 derecelik açıyla açılan bagaj erişimi, yükleme yaparken kolaylık sağlarken, stop lambasına entegre olan LED aydınlatma ünitesi de alanın tamamını aydınlatabiliyor. Yükleme alanında bir de 12 voltluk soket tüm ürün gamında standart bulunuyor.

X-Class'ın 3 farklı donanımına bakacak olursak, PURE seçeneği klasik kullanım için sağlamlık ve fonksiyonellikte ideal görünüyor, müşteri teslimatları ve çeşitli sevkiyatlar için düşünülse de, özel kullanımlarda da beklentileri karşılayacak düzeyde. PROGRESSIVE seçeneğine geçtiğimizde ise doğa ve off-road tutkunlarının veya uzun soluklu kamp hayalleri olanların konforuna artılar katıyor, güçlü yapısıyla zor arazi şartlarına kolayca adapte olabiliyor. Son olarak POWER seçeneğine baktığımızda Pick Up kültürünü şehir yaşantısına adapte eden yüksek donanımlı paket ile karşılaşıyoruz. Tarz, performans ve konforu bir arada arayanlar için ideal bir seçenek olarak karşımıza çıkıyor. PURE donanım paketinde boyasız olan ön tampon PROGRESIVE seviyesinde gövde renginde boyanırken, POWER seviyesinde Krom eklentiler ve alt koruma ile birleşiyor. 3 farklı donanımın tamamında 17, 18 ve 19 inç ebatlarda farklı jant seçenekleri var.

Konfor ve güvenlik donanımlarına baktığımızda, pasif güvenlikte yedi adet hava yastığı, iki adet çocuk koltuk bağlantısı, aktif güvenlikte ise "Aktif Fren Asistanı" ve "Şerit Takip Asistanı" gibi elektronik sistemler mevcut. "Elektronik Stabilite Programı", "Hız Sabitleme Sistemi" ve "LED farlar" standart olarak sunulurken, isteğe bağlı olarak "360 derece geri görüş kamerası" da sipariş edilebiliyor.

Aracın Off Road yeteneklerine de teknik olarak göz atacak olursak, Su Geçiş derinliği 600 mm, Yaklaşma ve Uzaklaşma açıları 28,8°/23,8°, yükseltilmiş süspansiyon ile - 30,1°/25,9° seviyesine çıkabiliyor. Maksimum eğim açısı yükseltilmiş süspansiyon ile 49,8°/49° derece iken, Rampa açısı yine yükseltilmiş süspansiyon ile 20,4°/22° şeklinde.



X-Class arazide de oldukça yetenekli bir araç.

SONUÇ

DORUK SEYMEN

Mercedes, ilk kez girdiği Pick-Up segmentinde, X-Class ile başarılı olacağa benziyor. Güçlü motorlar ve zengin donanım seçenekleriyle pazara giren X-Class, çokyönlü taşıma yeteneğiyle ticarete göz kırparken, arazi kabiliyetiyle de off-road meraklılarını cezbediyor. Güvenlik ve konfor donanımları da bir aile otomobilini aratmıyor.





hezarfeniletisim.com

İŞ DÜNYASI ZİRVE'DE BULUŞUYOR GELECEĞİ KONUŞUYOR

Dünyadan ve Türkiye'den önde gelen iş insanları her yıl Zirve'de buluşuyor. İş ve ekonomi dünyasının liderleri gündemi belirliyor.

23-24 Mart 2018 tarihlerinde gerçekleştirilecek yılın en önemli buluşmasını kaçırmayın, siz de Ekonominin Zirvesi'nde olun.

KAYITLAR BAŞLADI



uludagekonomizirvesi.org

Capital | Ekonomist



Yedi delikli tipik Jeep ızgarası ve yüksek yapı oldukça heybetli bir etki bırakıyor. İnce farlar dikkat çekici.

ABD'li SUV'a İtalyan havası

JEEP COMPASS 2.0 MULTIJET

Kompakt SUV Jeep Compass'a yeni bir başlangıç. Heybetinin ardında çok şey saklı.





Dokunmatik ekrandan birçok fonksiyon kontrol edilebiliyor. Ancak ekran boyutu biraz küçük.

Kokpit tasarımı da beğeni topluyor. Göstergeler analog, direksiyonda birçok düğme var.

Kulağa hala garip gelse de gerçek böyle: Jeep Fiat'a ait, hem de 2009'dan beri... Kurnaz İtalyanlar ve kendini beğenmiş Amerikalılar, eski ve yeni dünya... Bu iş gerçekten yürüyebilir mi? Yeni Jeep Compass'ın gösterdiği gibi, cevap kesin bir evet.

Compass? Bir yerden tanıdık geliyor! Evet, 2007-2009 ile 2011-2016 yılları arasında bu adla satılan bir Jeep modeli vardı. Biraz sevimli, biraz da garip bir araçtı ve Avrupa pazarlarındaki başarısı vasatın ötesine geçmemişti. Burada asıl iştah açıcı olansa, Jeep'in yani arazi araçların babasının, hızla yükselen kompakt SUV sınıfında sunabileceği bir modelinin olmamasıydı.

Yeni Compass ile bu durum değişiyor. Heybetli ve çekici bir tasarıma sahip olan yeni Compass'ın, Jeep'in tipik ızgarası, ince yapılı farları ve heybetli arka kısmıyla ağabeyi Grand Cherokee'yi hatırlatması da tabi ki bir rastlantı değil.

İç mekan tasarımı da bu stratejiye paralel geliştirilmiş. Örneğin Amerikanların o tipik özensiz işçilik ve malzeme kalitesinden burada eser yok. Gerçekten de seçilen malzemeler göze hoş görünüyor. Aynı şey stil sahibi tasarım için de geçerli. İç mekan genişlikleri ise yer aldığı sınıf için biraz kısıtlı, özellikle de arka koltuklarda. Ayrıca koltukların minderleri biraz kısa ve yan destekleri de zayıf.

Compass'ta kullanılan teknolojiler ise Fiat raflarından alınmış ve aynı şey Fiat 500X ve Jeep Renegade için de geçerli. Testimize konuk olan 140 HP'lik dizel motor ise 9 ileri oranlı bir otomatik şanzımanla kombine edilmiş.

Diğer taraftan bu kombinasyonu mutlaka tavsiye edeceğimizi söyleyemeyiz. Ancak sözümüz 2.0 lt'lik dizele değil: Bu araç için kesinlikle yeterli bir makine, çekiş gücü gayet iyi ve hoş homurtularla çalışıyor. Güçsüzlük hissetmeye başla-



Arka tasarım da heybetli. Ancak geri görüş oldukça zayıf ve yükleme eşiği (81 cm) fazla yüksek.

Yükselen omuz çizgisi ve çıkıntı yapan köşeli davlumbazlarıyla dikkat çekici bir siluete sahip. 19 inçlik jantlar opsiyonel.

yacağınız seviye ise 140 km/s ve üzeri hızlar.

Evet, otomatik şanzımandan şikayetçiyiz! Bazen sarsıntılı çalışıyor ve 9 ileri vites arasında seçim yaparken sık sık aklı karışabiliyor. Jeep Compass genel olarak rahat sürüş odaklı ayarlara sahip, yani fazla sıkıştırılmayı sevmiyor. Direksiyon ise gayet direkt olsa da oldukça hissiz bir sistem.

140 HP'lik dizel motora sahip Compass Limited, 4x4 çekiş sistemi ve otomatik şanzımanıyla Almanya'da 36 bin Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor. Aracın 18 inçlik jantlar, otomatik klima ve 7 inçlik ekranı da içeren donanım seviyesi de gayet iyi. Eşdeğer bir Hyundai Tucson'un (136 HP'lik dizel) fiyatıysa 38 bin Euro'ya yaklaşıyor. Türkiye'de ise Compass 1,4 lt benzinli ve 1,6 lt dizel motorlarla satılıyor.



Compass gerçekten hoş görünümlü bir SUV. Ayrıca iç mekanı da zevk sahibi ve oldukça çekici. Durum böyle olunca iç mekanının biraz küçük olması ya da şanzımanının biraz sarsıntılı çalışması, Jeep meraklılarını pek etkilemeyecektir.



Teknik veriler

	COMPASS 2.0 MTJ
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/turbo
Motor hacmi (cc)	1956
Maksimum güç (HP-d/d)	140-4000
Maksimum tork (Nm-d/d)	350-1750
Şanzıman	9 ileri, otomatik
Güç aktarımı	4x4
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	235/45 R 19 H
CO_2 (gr/km)	148
Tüketim (lt/100 km)	6,6/5,1/5,7
Yakıt deposu (lt)	60
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	1500
Bagaj hacmi (lt)	438-1269
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4394/2032/1644

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	3,4
0-100 (sn)	10,9
0-130/160 (sn)	18,7/34,0
Esneklik 60-100 km/s (sn)	6,6
80-120 km/s (sn)	8,5
Boşgırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1678/454
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	61/39
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,7/11,8
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	37,2
100 km/s'de sıcak (m)	37,3
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	58
100 km/s'de (dB(A))	66
130 km/s'de (dB(A))	69
Test tüketimi (lt/100 km)	7,6
Menzil (km)	780
Sportif tüketim (lt/100 km)	9,5
Test tüketimi (lt/100 km)	7,6
Fabrika verisine göre sapma	(5,7) %+33
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	6,3

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz; 155 km'lik norm parkur ortalaması; 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

DEĞERLENDİRME



Karoser
İç genişlikler ve bagaj hacmi sınıf ortalamalarının altında; ön yolcu koltuğu sırtlığı katlanamıyor; malzeme kalitesi hoş

★★★½☆

Motor
Güçlü bir 2.0 lt dizel; makul performans; bazen sarsıntılı ve sinirli çalışan 9 ileri otomatik şanzıman

★★★☆☆

Sürüş dinamikleri
Genel olarak rahat; direkt çalışan ama hissiz kalan direksiyon; 4 sürüş programına sahip 4x4 sistemi

★★★☆☆

Connected Car
7 inç dokunmatik ekran; Apple CarPlay ve Android Auto Limited'de standart; asistan sistemler sınıf ortalamalarında

★★★½☆

Çevre
Boyutlar kompakt; bir tüy sıklet değil; tüketim biraz yüksek; dizellerde SCR katalizatörü yok

★★½☆☆

Konfor
Fiyatı gayet ilgi çekici; donanım seviyesi makul; bakım periyotları uzun; 4 yıl garanti sunuluyor

★★★☆☆



Çamuru seven Opel

Opel Insignia Country Tourer

Trekking botlarını giy, bu Opel'in direksiyonuna geç ve kırlara doğru yola çık.

Ömrümüzün çoğunu şehirlerde geçirsek de, kırları ve köyleri hala çok seviyoruz. Çünkü oralarda hava daha temiz, hayvanlar doğal çevrelerinde geziniyor. Ancak buraların yolları da bazen çamurlu ve gayet bozuk da olabiliyor. Opel'de bunları yapabilmenizi sağlayacak bir seçenek bulunuyor: Bozuk yollarda ilerleyebilen, seksi lastik çizmeler giymiş, 4 tekerlekten çekişli büyük bir station. Evet, Insignia'nın 2.5 cm yükseltilmiş Country Tourer versiyonundan bahsediyoruz. Kırda bayırda endişe duymadan ilerleyebilmenize izin veren Insignia Country Tourer testimize, 2.0 Direct Injection Turbo motoruyla konuk oldu. 260 HP güce sahip olan bu versiyonun Almanya baz fiyatı 44 bin 330 Euro. Test aracımızın fiyatı ise sahip olduğu ekstra donanım kalemleriyle bundan yaklaşık 10 bin Euro daha pahalı.



Araç kesinlikle hoş bir görünüme sahip. Krem renkli deri, ambiyans ışıklandırma ve çok yönlü elektrikli koltuk ayarları bu ağırbaşlı aile otomobilini lüks bir araca dönüştürüyor. Lüks etkisinin sürüşte de devam etmesi daha da keyifli. Bu rahatlığın başrolünde yer alan masaj fonksiyonuna sahip koltuklar, geniş yapılılar için biraz dar kalmasının ve dolgularının da biraz sert olmasının rahatlıkla affedilmesini sağlıyor.

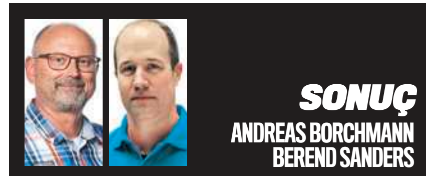
Ayarlı süspansiyon sistemi FlexRide'ın Tour adlı konfor modu seçildiğinde araç, oldukça yumuşak ve sakin sürüşler sağlıyor. Böylece bozuk köy yolları bile konforlu otoyollara dönüşüyor. Bunun dışında genel ayarlar da çok başarılı.

Insignia Country Tourer'ın sürüş özellikleri baz model Sports Tourer kadar etkileyici: Virajları hızlı ve güvenli bir şekilde alabiliyor. Motor da bunu performansıyla destekliyor. Neticede 260 HP hiç de azımsanacak bir değer değil. Bunun dışında motor, çok sessiz çalışıyor ve her zaman geri planda kalmayı başarıyor. Arada bir duyulan sportif seslerin kaynağı ise egzoz sesi güçlendirme sistemi: Bose ses sistemi paketiyle birlikte 760 Euro.

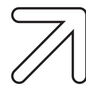
Country Tourer'ın giydiği çizmeleri (karoserdeki siyah renkli plastik kap-



lamalar) görseniz de yolda bunları hiç hissetmiyorsunuz. Ancak tüm bunlar için 1690 Euro fazladan ödemeye (görüş paketi, ayarlı süspansiyon ve iki bölgeli klima da dahil) değip değmeyeceğini ise zevkiniz belirleyecek.



Lastik çizmeli bir Opel mi? Aslında gereksiz bir şey. Ancak Country Tourer kesinlikle konforlu, geniş iç mekanlı ve hatta biraz da lüks bir otomobil. Ayrıca kırlara kaçmanıza da izin veriyor. Tabi ki bazı dezavantajları da var: Yüksek tüketim ve vasatı aşamayan egzoz temizleme teknolojileri.



Seksi lastik çizmeler için 1690 Euro mu? Çok rahat ve konforlu oldukları için çok pahalı olmadığı düşünülebilir.



Opel'in lüks modeli Insignia şık bir kokpite ve başarılı bir ergonomiye sahip.



Rahatlık garanti: Koltuklar elektrikli ayarlara, ısıtma ve masaj fonksiyonuna sahip.



Arkada da üşümenize gerek yok: İkinci sırada da koltuk ısıtıcıları bulunuyor.



Yükleme derinliği 2,03 m, genişliği ise 1,05 m. Hacimse 560-1665 lt arasında.

Teknik veriler

	OPEL
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/turbo
Motor hacmi (cc)	1998
Maksimum güç (HP-d/d)	260-5300
Maksimum tork (Nm-d/d)	400-2500
Şanzıman	8 ileri, otomatik
Güç aktarımı	4x4
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	235/50 R 18 W
CO_2 (gr/km)	203
Tüketim (lt/100 km)	11,555/7,3/8,9
Yakıt deposu (lt)	62
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	2200
Bagaj hacmi (lt)	560-1665
Boyutlar (u/g/y) (mm)	5004/2093/1525

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	2,9
0-100/130 (sn)	6,9/10,3
0-160/200 (sn)	14,9/25,8
Esneklik 60-100 km/s (sn)	3,3
80-120 km/s (sn)	4,1
Boşgırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1696/599
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	57/43
Sağa/sola dönüş çapı (m)	12,2/12,3
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	36,1
100 km/s'de sıcak (m)	35,3
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	59
100 km/s'de (dB(A))	66
130 km/s'de (dB(A))	70
Test tüketimi (lt/100 km)	10,6
Menzil (km)	580
Sportif tüketim (lt/100 km)	15,5
Test tüketimi (lt/100 km)	10,6
Fabrika verisine göre sapma	(8,9) %+19
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	8,2

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz · 155 km'lik norm parkur ortalaması · 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

DEĞERLENDİRME



Opel Insignia Country Tourer

Karoser
İşçilik iyi; iç mekan ve bagaj geniş; ancak 5 m'lik boyuyla görüş özellikleri biraz kısıtlı

★★★½☆

Motor
Motorla uyumlu ve çok iyi çalışan 8 ileri otomatik şanzıman; 260 HP hissi veremiyor

★★★☆☆

Sürüş dinamikleri
Servo direksiyon hafif; süspansiyon ayarları başarılı; sürüş sırasında boyutlarını hissettirmiyor

★★★☆☆

Connected Car
Apple CarPlay ve Android Auto standart; bolca asistan sistem; Opel bu konuda en önlerde

★★★½☆

Çevre
Bu başlıkta zayıf: Partikül filtresi yok, test tüketimleri 8.2-15.5 lt arasında, verim sınıfı E

★★½☆☆

Konfor
Koltuklar harika; süspansiyon ayarları başarılı; bagaj ve valizler için bolca yer var; motor sessiz

★★★☆☆



Dinozor

INFINITI QX70 5.0

Kükrüyor, aşırı tüketiyor ve atmosferik bir V8'e sahip. Yok oluşun eşiğindeki bir türün son örneklerinden biri.

Eğer modern otomobillerin mutlaka ağırbaşlı ve tutumlu olmalarının gerektiğini düşünüyorsanız, sizi uyarmamız gerekiyor: Burada okuyacaklarınız hiç hoşunuza gitmeyebilir.

Infiniti QX70 pratik bir araç değil. Ayrıca tutumlu olduğu da söylenemez. O, sonuna kadar eski ekolü takip eden bir model: Yüksek hacmin yerini, daha yüksek hacimden başka hiçbir şey tutamaz. 5.0 lt, 8 silindir, 390 HP! Ve turbo desteği de yok! Bu dinozor ilk uyandığı anda, güçlü kükremelerle çevresine korku salıyor. Rrrrroooooaaaarrr! Kapalı otoparklarda ise bu ses biraz korkutucu da oluyor. Motoru çalıştırdığımda yanıma yaklaşan bir çocuk "Neydi bu, bir mağara ayısı mı?" diye soruyor.

Aslında cevap "Hayır, bir Megatherium" olmalıydı. Yani soyu tükenmiş prehistorik bir uzun burunlu ayı. Çünkü bu canavarın 4,86 m'lik uzunluğunun büyük bir bölümünü uzun motor kaputu oluşturuyor. Durum böyle olunca da, yolcular için fazla geniş bir iç mekan kalmıyor. Örneğin bagaj, hafta sonu alışverişi ile tamamen doluyor. Sonuç olarak QX70, günlük yaşamınızı kolaylaştıracak bir yol arkadaşı değil ve bu görevi Opel Grandland X veya VW Tiguan gibi yeni türlere bırakıyor.



Büyük bir V8'e sahip olunca arkada iki adet kalın egzoz çıkışı kullanmak şart.

İLK İZLENİMLER



Beğendik/ Beğenmedik

Kotuklar rahat; işçilik kaliteli; süspansiyon ayarları başarılı; iç genişlikler kısıtlı; tüketim yüksek; katmanlı kumanda konsepti akıl karıştırıcı

Ancak QX70, çocukları okula götürüp getirmek veya alış veriş yapmak için yaratılmış bir otomobil de değil. Onun doğal yaşam alanı geniş düzlükler ve bu dinozor gerçekten çok hızlı. Daha da önemlisi ise, gücüne rağmen yumuşak bir tarafının da olması. Koltuklar sırtınızı rahat ettiriyor, esnek süspansiyon ise konfor sağlıyor. V8'in 1500-2000 d/d arasında duyulan düşük frekansları ise karnınızda kelebekler uçuşmasını sağlıyor.

Diğer taraftan modern unsurlara da sahip. Örneğin asistan sistemler QX70'i iyi dizginliyor: Fren asistanı, çarpma



Ses makinesi: Atmosferik bir V8 her zaman kulaklarınızda ziyafet tadı bırakıyor. Gücü de tüketimi gibi gereğinden fazla.

5.0 lt
V8, atmosferik

Güç
390 HP

16.8 lt
Test tüketimi

Almanya fiyatı
70.700 Euro

uyarısı, şerit takip asistanı... Keşke tüm bu sistemlerin kontrolü biraz daha basit olsaydı. Çünkü önce düğmeleri arayıp bulmak gerekiyor ve bunların bazıları ya direksiyonun arkasında ya da sol diziniz hizasında gizlenmiş durumdalar.

Bir düğmeye basarak bu dinozoru daha sportif bir karaktere büründürmek mümkün: Süspansiyon sertleşiyor ve virajları daha hızlı bir şekilde alabiliyor. 170 km/s hızla ilerlerken kükreyen motor tek bir mesaj veriyor: “Yegane amaçları günlük kullanımı kolaylaştırmak olan yaratıklar, yol verin yoksa sizi yerim! Ancak bu hızlarda aynalardan rüzgar sesleri geliyor ve tüketim de aşırı artıyor: Gaza yumuşak bir şekilde basıldığında 12-15 lt arasında olan tüketim, dinamik kullanımda 15-25 lt’ye, tam gazda ise 30 lt’nin ötesine tırmanıyor.

TEKNİK VERİLER

Motor V8, önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 5026 cc; **Güç:** 390 HP-6500 d/d; **Maks. tork:** 500 Nm-4400 d/d; **Güç aktarımı:** 4x4, 7 ileri otomatik şanzıman; **U/G/Y:** 4865/2134/1680 mm; **Boş ağırlık:** 2120 kg; **Bagaj hacmi:** 410-1305 lt; **0-100 km/s:** 5,8 sn; **Maks. hız:** 240 km/s; **Tüketim:** 13,57 lt/100 km (fabrika verisi) 16,8 lt/100 km; **CO_2:** 398 gr/km



Düğme aramak eğlenceli bir oyun değil. Çünkü bazıları direksiyonun arkasında ya da sol diziniz hizasında ustalıkla gizlenmiş. Kontak anahtarı yuvası hoş bir ayrıntı, tabi yerini bulabilirseniz.



Koltuklar lüks İngiliz kulüplerindekiler gibi: Kalın dolgulu ve çok rahat.



Arka sıradaki iç mekan genişliği vasatı aşamıyor. Neyse ki koltuklar çok rahat.



Akıllı telefonunuzu araca bağlayabilmeyi bugün dinozorlar bile yapabiliyor.



Motor hacmi tamam, peki ya bagaj hacmi? Eh! Kalın davlumbazlar yükleme alanını kısıtlıyor.



SONUÇ
ANDREAS BORCHMANN

Infiniti QX70 5.0 gibi araçlardan piyasada pek kalmadı. Onun için sürdürülebilirlik kelimesinin bir anlamı yok. O, safkan ve eski usul atmosferik bir V8’e sahip. Yani tüketimin de bir anlamı yok. Kesinlikle “gereksiz” ama etkileyici bir otomobil ve yolların son dinozorlarından biri.

Arazide olmasalar da günlük kullanımda ikisi de birer yıldız. Zeminden yükseklikler Opel'de 15,8 cm, Skoda'da ise 17,2 cm. 4x4 sistemi opsiyon listesinde.

Mokka'ya şık çalımlar atıyor

OPEL MOKKA, SKODA KAROQ



OPEL MOKKA X

Mokka X Karoq'tan 10 cm daha kısa. İç mekanı da daha küçük, özellikle de arka sırada. Sırtlıklar yatsa da koltuklar sökülemiyor.





El elden üstündür: Skoda'nın yeni modeli Karoq'un hedefi, 2012'de tanıtılıp 2016'da makyajlanan Opel Mokka X'in işini zorlaştırmak. Bunun nedenini, ikiliyi direkt olarak karşılaştırdığımız yazımızda dile getireceğiz.

Küçük Mokka, tanıtımının üzerinde 5 yıldan biraz fazla bir zaman geçmesine rağmen, yarım milyon adetten daha fazla satarak küçük SUV sınıfının en başarılı modeli oldu. Bunun nedenleri ise: Kompakt boyutlarıyla kalabalık şehir trafiğinde kullanmak için çok uygun olması, yüksek oturma pozisyonu, rahat binişler, opsiyonel 4x4 sistemi ve kompakt otomobilin kıvraklığını makul bir bedelle harmanlayabilmesi. Neticede 19 bin Euro'luk Almanya başlangıç fiyatıyla Mokka X, kesinlikle ulaşılabilir bir araç.

VW Grubu ise Mokka'dan 4 yıl sonra yaptığı 3 kademeli kompakt SUV atağıyla rakiplerine oldukça uzun bir zaman tanımış oldu. Bu atağı başlatan model, 2016'da piyasaya çıkan Seat Ateca oldu. İkinci ayak ise neredeyse aynı anda start alan Skoda Karoq ve VW T-Roc'tu. Bu 3 modelde de VW Grubu'nun MQB A1 adlı platformu kullanılıyor.

Bu kadar teorik bilgi yeterli. Şimdi sıra Karoq'un kullanım özelliklerinin nasıl olduğunda... Genel özellikleri kesinlikle başarılı ve özellikle de "Karoser ve Konfor" disiplinlerinde oldukça iddialı. Karoq, kullanışlı dış boyutlarını (uzunluk: 4,38 m) sınıfının en büyüğü olan çok geniş bir iç mekanla harmanlıyor. Bunu sağlayansa, tekerleklerin köşelere iyice yaklaştırılmasını sağlayan 2,64 m'lik uzun aks mesafesi. Yüksek oturma pozisyonu ise binişlerin çok rahat olmasını sağlıyor. Ön koltuklar konforlu ve yan destekleri yeterli, ayrıca sürücü hissel bir kullanıma izin veren temiz tasarımlı bir kokpitte oturuyor.

Yeni Karoq ile Skoda da makul fiyatlı kompakt SUV sınıfına adım attı. En önemli rakibi ise Opel Mokka X.





SKODA KAROQ

Karoq'un en önemli özelliği kompakt ebatlarda çok geniş iç mekan sunması. Çıkarılabilir orta koltuk (390 Euro) çok kullanışlı bir çözüm.



Test aracımız 2 bin 300 Euro opsiyon fiyatlı üst bilgi-eğlence paketi Columbus'a sahipti. 9,2 inçlik dokunmatik ekran anlaşılır mönüleri ve hızlı tepkileriyle beğenimizi kazansa da, el hareketleriyle kontrol sistemi işe yaramak yerine şov unsuru olarak kalıyor: Basit bir ses kontrol düğmesi daha çok işe yarardı.

Karoq'un öncüsü Yeti, SUV'dan çok bir hafif ticari araçtı. Eski müşterilerini hayal kırıklığına uğratmamak için Skoda, Karoq'ta da kullanışlılık ve değişkenliğe büyük önem vermiş. Örneğin deha ürünü bir arka koltuk sistemi olan VarioFlex opsiyonu (390 Euro). 3 bağımsız koltuktan oluşan sistemin koltuk sırtlıkları 3 kademeli ayarlanabiliyor ve katlanabiliyor. Orta koltuğun katlanan sırtlığı, bardak tutuculara da sahip bir masa olarak da kullanılabiliyor. Ayrıca tüm koltukları tek tek çıkarmak ve yanlardaki koltukları içeri doğru kaydırmak da mümkün. Yani orta koltuk söküldüğünde diğer koltuklarda tüm yönlerde daha geniş bir iç mekan sunuluyor. Rakibinden 10 cm daha kısa olan Opel'in karoser disiplininde pas geçmesi gerekiyor. Tamam, ergonomik koltukları harika, işçilik kalitesi yüksek ve ön iç mekanı gayet geniş olabilir. Ancak arka sırada, bagajda ve değişkenlikte Karoq kesinlikle bir üst ligde yer alıyor.

Aynı şey konforda da geçerli: Skoda'nın zemin bozukluklarına verdiği süspansiyon tepkileri, Mokka X'in daha sert ve vuruntulu süspansiyonuna göre çok daha başarılı. Peki ama Opel sürüş dinamizmi konusunda daha mı iyi? Neticede Opel'de 4x4 varken, Skoda sadece önden çekişli üretiliyor. Bu sorunun da cevabı hayır! Opel'in ESP sistemi daha kaba müdahalelerde bulunuyor. Ayrıca daha güçlü önden kayma eğilimi nedeniyle bol virajlı yollar da Mokka'nın güçlü yönlerinden biri değil. Direksiyon sistemi ise hassasiyet ve geri bildirim konularında Skoda'nın gerisinde. Skoda burada, her şeyin nasıl daha iyi yapılabileceğini gösteriyor: Direksiyon daha hassas, daha güçlü torka ve daha iyi izolasyona sahip motor aracı daha rahat ve sessiz bir şekilde hızlandırıyor. Opel'in sesleri ise 2000 d/d'den itibaren artmaya başlıyor, seri kullanım için daha fazla devir istiyor. Ancak Skoda mükemmeliyetçiliğinin maliyeti yüksek: Karoq'un Almanya fiyatı Mokka X'ten neredeyse 3 bin 400 Euro daha fazla.


Sol şeritte: Karoq Mokka'yı tüm disiplinlerde geride bırakıyor. Fiyat hariç tabi!

Teknik veriler

	SKODA	OPEL
Model	Karoq 1.5 TSI ACT DSG	Mokka X 1.4 Turbo 4x4
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/turbo	sıralı/4/turbo
Supap/eksantrik adedi	silindir başına 4/2	silindir başına 4/2
Motor hacmi (cc)	1498	1364
Maksimum güç (HP-d/d)	150-5000	140-4900
Maksimum tork (Nm-d/d)	250-1500	200-1850
Maksimum hız (km/s)	203	186
0-100 km/s	8,6	9,9
Şanzıman	7 ileri, DSG	6 ileri, manuel
Güç aktarımı	önden çekiş	4x4
Boş ağırlık (kg)	1393	1445
Tüketim (lt/100 km)	6,5/4,8/5,4	8,2/5,5/6,4
Yakıt deposu (lt)	50	53
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	1500	1200
Bagaj hacmi (lt)	521-1630	356-1372
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4382/1841/1603	4275/2038/1658



SONUÇ
LARS BUSEMANN

Karoq ile Skoda kesinlikle çok başarılı bir otomobil yaratmış: Çok iyi konfor, arka koltuklarda da geniş iç mekan, bolca değişkenlik ve çekiş gücü yüksek bir TSI motor. Daha kısa ve çok daha yaşlı olan Mokka'nın kendine dikkat etmesi gerekiyor. Skoda'nın karşısındaki en önemli kozu ise birkaç bin Euro daha ucuz olması.

DEĞERLENDİRME


Skoda Karoq 1.5 TSI

Karoser
Başarılı işçilik; yüksek karoser rijitliği; çok sayıda küçük göz; akılcı detaylar; geniş iç mekan, yüksek değişkenlik



Motor
Yüksek torklu ve sessiz motor; DSG vites düşürürken geç kalabiliyor; kalkışlarda sarsıntı yaşatıyor



Sürüş dinamikleri
Segmenti için atak sürüş özellikleri; hafif ve direkt direksiyon; çok hızlı tepki veren ESP sistemi



Connected Car
2300 Euro'luk navigasyon basit ve kullanımı rahat; çarpışma uyarısı ve mesafe takip sistemi opsiyonel



Çevre
Emisyon normu Euro 6; partikül filtresi yok; tasarruf sağlayan silindir kapatma sistemi 1.5 TSI'da standart



Konfor
Hassas tepkilere sahip konforlu süspansiyon; konforlu koltuklar; rahat binişler; basit kumanda konsepti






Opel Mokka X 1.4 Turbo

Karoser
Başarılı işçilik; önde geniş ama arkada kısıtlı iç mekan; koltuk katlama sistemi artık eski kalıyor



Motor
Devirlenmeyi seven, 2000 d/d'den itibaren sesli çalışan motor; oranları iyi ama vites geçişleri kemikli şanzıman



Sürüş dinamikleri
4x4 sayesinde başarılı güç aktarımı; önden kayma eğilimi yüksek; çekiş gücü zayıf kalabilen motor



Connected Car
Standart Opel OnStar; navigasyon sistemi iyi; çarpışma uyarısı opsiyonel; mesafe takip sistemi yok



Çevre
Emisyon normu Euro 6; partikül filtresi yok; tüketim seviyesi Skoda'dan 1 litre daha yüksek



Konfor
Yeterli darbe emme kabiliyeti; ön akstan vuruntu sesleri geliyor; koltuklar harika; binişler rahat











Subaru'nun 4X4 Teknolojisi

4x4 ile buz dansı



Subaru'nun sürekli simetrik 4x4 çekiş sistemini, Kuzey Kutup dairesindeki buz ve kar gibi kaygan zeminlerde denedik.



Subaru'nun tüm modellerini Kuzey Kutup Dairesi üzerinde yer alan Rovaniemi'de en zorlu kış koşulları eşliğinde deneme fırsatı bulduk.

Bu kış İstanbul'a kar yağmadı. Biz ise Subaru ürün gamının gerçek kış koşullarındaki yeteneklerini test etmek üzere Finlandiya'nın kuzeyindeki Laponya bölgesine gittik, sürekli simetrik 4x4 sistemini Kuzey Kutup Dairesi üzerindeki Rovaniemi'de denedik. Rovaniemi aynı zamanda Santa Claus'un resmi şehri de sayılıyor, tam kutup çizgisi üzerine turistik bir Santa köyü de kurulmuş.

Ürün gamının neredeyse tamamı 4x4

Japon marka uzun yıllardan beri tüm model gamında, yol tutuş ve sürüş güvenliğini artıran sürekli simetrik 4x4 sistemlerini kullanıyor. Rovaniemi'deki kış testleri boyunca Subaru ürün gamındaki tüm modelleri buz ve kar üzerinde test etme şansını yakaladık. Test araçları arasında yer alan XV, Impreza, Levorg, Outback ve Forester'da nordic koşullara uygun kış lastikleri yer alıyordu.

Sportif modeller olan WRX STi ve BRZ'de ise çivili lastiklere yer verilmişti. Sürüş testlerimiz 4 farklı etaptan oluşuyordu. Buzla kaplı kaygan pistte handling testinin ardından, performans modelleriyle drift yaptık. Subaru ürün gamındaki 4x4 olmayan tek model BRZ idi.

Arkadan itişli bu otomobille, çivili lastiklerle, keyifli drift kontrolu yapabildik. Bu etapta ayrıca 300 HP gücündeki WRX STi modellerinin buz üzerinde performanslı sürüşünü deneyimledik. WRX Sti'da, orta konsoldaki bir düğme sayesinde ön ve arka tekerleklere çekiş gücünün ne kadarını göndermek istediğinizi seçebiliyorsunuz.

Bu ise sürücüye, kaygan zeminde daha fazla kontrol imkanı sağlıyor. Sürüş testlerimizin sonuncusunu ise derin kar örtüsüyle kaplı olan orman etabı oluşturdu. Burada özellikle XV, Forester ve Outback gibi modeller, X-Mode seçeneğinin avantajını sonuna kadar kullandılar. Özellikle de yokuş iniş desteği kaygan koşullarda daha kontrollu ve yavaşlatılmış bir iniş sağlarken, eğimli arazide güvenliği artırıyor.

Global platform ilk kez XV'de

Kar ve buzda yaptığımız test sürüşlerinde ilgimizi yeni XV üzerinde yoğunlaştırdık. Subaru ürün ailesindeki en uygun fiyatlı 4X4 SUV olan yeni XV, aynı zamanda markanın yeni geliştirdiği global platformun uygulandığı ilk model. Yeni XV'de burulma rijitliği önceki modele göre % 70 oranında artırılmış. Bu da arazide ve bozuk yollarda daha sağlam gövde ve daha iyi yol tutuş anlamına geliyor. Bu yeni platform XV'nin ardından ürün gamındaki diğer modellerde de yer alacak.

Simetrik 4x4 ile yol tutuş garanti

XV ile kutup dairesindeki orman yollarında, - 7 derecelik soğuk havada, buz ve kar üzerinde 200 km yol yaptık. Bu rotamız boyunca, sürekli simetrik 4x4 sisteminin güvenli sürüş ve yol tutuşa yaptığı katkının avantajını yaşadık. Sistem, her bir tekerleğe, zemin koşullarına uygun olan torku gönderebiliyor. XV'de ayrıca X-Mode ve aktif tork yönlendirme sistemleri de var. Subaru, tüm ürün gamında simetrik 4x4'ü standart olarak sunuyor.

EyeSight ile yolu izliyor

EyeSight ismi verilen stereo kamera sistemi ile XV, önündeki yolu sürekli takip ediyor, olası bir tehlike anında ise tehlikeyi önlemek için gerekli reaksiyonu gösteriyor, kimi zaman hızı azaltıyor, gerekli durumda ise aracı tamamen durdurabiliyor. Ayrıca EyeSight şeritleri takip ederek aracın şerit dışına taşmasının önüne geçiyor.





SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU / FİNLANDİYA

Subaru'nun tüm ürün gamını gerçek kış koşullarında test edince, simetrik 4x4 sisteminin ve X-Mode'un, bu tür yol şartlarında gerçekten faydalı olduğunu bir kez daha görmüş olduk.

Her yönüyle farklı: 2010'da piyasaya çıkan Juke, tasarımıyla insanları neredeyse kutuplaştırdı.

Nissan Juke 1.6 DIG-T

Üretim yılı	2012
Kilometre durumu	99.890 km

Cesur bir sanat eseri

Nissan Juke



Sanat eseriyle tasarım faciası arasındaki çizgi çok incedir. Juke da bu çizgide dolaşan çok cesur bir SUV.

Günümüzün patlama şeklinde büyüyen sınıfı olan küçük SUV'lardaki modellerden çoğu birbirine tek yumurta ikizleri kadar benziyor. Neyse ki piyasada, 2010'da tanıtılan Nissan Juke gibi, görsel olarak sıra dışı ve tazeleyici modeller de var. İngiltere'de üretilen bu sevimli Avro-Japon, sık sık karşılaşılan fayda odaklı ama sıkıcı bir konsept yerine, eğlenceli olmayı seçmiş bir model. Arkaya doğru alçalan coupe formlu cesur tavan tasarımı, bombeli arka çizgiler, akıllıca gizlenmiş arka kapı kolları ve size bakan bir kurbağayı hatırlatan ilginç, dikkat çeken burun kısmı, aracın görsel anlamda eğlenceli kısımlarını oluşturuyor. Yani insan bu otomobili gördüğünde sevimli ve cana yakın bir ifadeyle karşılaşıyor. Bu cesur crossover, tasarımıyla sadece Almanya'da 60 binden fazla müşteri bularak hatırı sayılır bir başarıya imza attı. Aslına bakılırsa bu başarıda, yüksek oturma pozisyonunun dışında, güçleri 94 HP ile 218 HP arasında (dizel: 110 HP) değişen geniş motor yelpazesinin de etkisi oldu.

Testimize konuk olan manuel şanzımanlı ve önden çekişli 1.6 lt turbo motorlu versiyon, kilometre sayacında 100 bin rakamı okunmasına rağmen, 190

SANAT PAHALIDIR

Konuğumuz olan Nissan Juke'un fiyatı, hemen önünde durduğu sanat eseri yol projesinin maliyetiyle aynıydı.


Juke'un iç mekan tasarımı da cesur ve gençlere hitap ediyor. Ancak malzemelerin verdiği görsel his biraz basit.

Teknik veriler

Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/turbo
Supap/eksantrik adedi	silindir başına 4/2
Motor hacmi (cc)	1618
Maksimum güç (HP-d/d)	190-5600
Maksimum tork (Nm-d/d)	240-2000
Maksimum hız (km/s)	215
0-100 km/s (sn)	8,0
Yakıt deposu (lt)	50
Şanzıman	6 ileri, manuel
Güç aktarımı	önden çekiş
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4315/1765/1565
Bagaj hacmi (lt)	251
Boş ağırlık (kg)	1290
Yükleme kapasitesi (kg)	450

KÜÇÜK SORUNLARI OLAN KARAKTERLİ BİR TİP

Juke'un insanları kutuplaştıran karoserinin altında Nissan'ın güvenilir, büyük seri üretim teknolojileri görev yapıyor. TÜV istatistiklerinde Juke, sevindirici derecede düşük bir sorun yüzdesi sergiliyor. Ancak artan yaşla birlikte, çevre, frenler ve süspansiyonda sorunlar oluşabiliyor. Yüksek tüketimli turbo motorların turbo sistemleri arızalanabiliyor, Euro 5 dizel motorları ise orta vadede şehir içine girme yasakları bekliyor.

Elektronik
Kontrol aygıtları arada bir sorun çıkarabiliyor. Immobilizer arızaları da ender değil.



Boya
Cila yerine kaba astar üzerine boyalı bölümler, üretim kalitesindeki bir zayıflık.



Egzoz
Egzoz sisteminin dayanıklılığı ortalamaların biraz gerisinde kalıyor.



Jantlar
Şehir kullanımının sonucu olarak jantlarda kaldırıma temas nedenli hasarlar görülebiliyor.





Motor
Gevşemiş turbo kayışları, arızalı basınç sensörleri ve yağ lekeleri performansı olumsuz etkileyebiliyor ve TÜV'de sorun çıkarıyor.

HP'lik gücüyle birçok Mini Cooper ve Polo GTI sürücüsünün kabusu olabilecek potansiyele sahipti. Canlı motor, direkt direksiyon ayarları ve sert süspansiyonuyla bu araç kesinlikle çok keyifli. Bu da, aşırı kemikli vites değişimleri, ıslak zemindeki kısıtlı güç aktarma kabiliyeti ve bozuk zeminlerdeki güçlü vuruntu seslerini rahatlıkla göz ardı edebilmenizi sağlayacaktır. Dört tekerlekten çekiş ve kademesiz otomatik şanzımanlı versiyonlar ise konfor konusunda biraz daha iyiler.

Sevimli formların iç hacimden ödün vermek olduğu, araca bindiğiniz anda şiddetli bir şekilde hissediliyor. Gerçekten de Juke'un sunduğu ferahlık seviyesi vasat boyutlarda bir küçük otomobilinkinden daha fazla değil. Özellikle arka koltuklar sadece çocuklar için rahat olabiliyor. Bagaj hacmiyse 251 lt (makyaj sonrası 354 lt) ile "minicik" kelimesinin bir tarifi gibi.





SONUÇ
LARS JAKUMEIT

Nissan Juke'ta karar kılmak, bir sanat eseri satın almak gibidir: Onu beğenirsiniz ya da beğenmezsiniz ama bunun kararını mantığınız değil kalbiniz verecektir. Bu ekspresyonist karoserin altında ise güvenilir Nissan teknolojileri görev yapıyor.

Akü

1 numaralı arıza kaynağı

Düşük sıcaklıklar, elektrik tüketen unsurlar ve kısa mesafeli kullanım aküyü zorlar. Ancak bu problemden kurtulmak mümkün.



İmdat, otomobilim çalışmıyor! Alman Otomobil Kulübü ADAC operatörleri bu umutsuz çağrıyla yılda 1.6 milyon kez karşılaşıyor. 2017 arıza istatistikleri incelendiğinde ise çok belirgin bir sonuçla karşılaşıyoruz: Yolda kalma nedenlerinin yüzde 39'unun sorumlusu akü sorunları. Özellikle kış günlerinde aküler daha hızlı zayıflıyor ve sabah aracı çalıştıramıyor. Bu sorundan kaçınma ve kurtulma yöntemlerini sayfamızda bulabilirsiniz.

Düşük sıcaklıklar, sık sık kısa mesafeli araç kullanma, elektrik tüketen sistemler... Akü sorunlarının birçok nedeni olabilir. Sıcaklıkların sıfırın altında olduğu zamanlarda akülerin performansları hızlı bir şekilde geriler. Ayrıca marş motoru da motoru çalıştırabilmek için daha fazla güç harcar. Birçok otomobil de çoğunlukla kısa mesafelerde kullanılıyor. Durum böyle olunca alternatör, marş sırasında kullanılan enerjiyi geri kazanmayı başaracak kadar zaman bulamıyor. Özellikle birçok konfor donanımına ve start-stop sistemine sahip modern araçlarda elektrik enerjisi ihtiyacı iyice artıyor. İşte bu tür araçlara sahip olanlar, akü şarj durumlarını kontrol etmediklerinde, kötü sürprizlerle karşılaşabilirler.

Diğer taraftan her zaman güçlü bir aküye sahip olmak ve soğuk günleri yolda kalmadan geçirmek hiç de zor değil. Düzenli bakım, akünün gücünü düşüren diğer bir etken olan elektrik kaçaklarını engelleyecektir. Kısa mesafeli kullanım yapanlar için: Elektrik harcayan donanımlardan gerekli olmayanları kapatın ve düzenli olarak daha uzun yolculuklar yaparak akünün tekrar şarj olmasını sağlayın. Modern alternatörler koruma fonksiyonları sayesinde akülerin ömrünü uzatabiliyor. Eğer aracınızı uzun süre hareket ettirmeyecekseniz akü bağlantılarını sökün ve düzenli olarak şarj edin. Öneri: Şarjı iyice boşalmış bir aküyü Novitec Megapulse gibi bir şarj aygıtıyla yeniden hayata döndürmek mümkün.

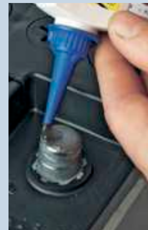
AKÜ BAKIMI

TEMİZ AKÜ DAHA GÜÇLÜDÜR

Aküler kışın bakım ister. Akü kutusunu iyice temizleyip kurutun. Kutup başlarını gresleyin ve bağlantılarını iyice sıkın. Eksi kutbun aracın metal kısmına bağlandığı noktayı paslanmaya karşı kontrol edin, kontakt spreyi püskürtün.







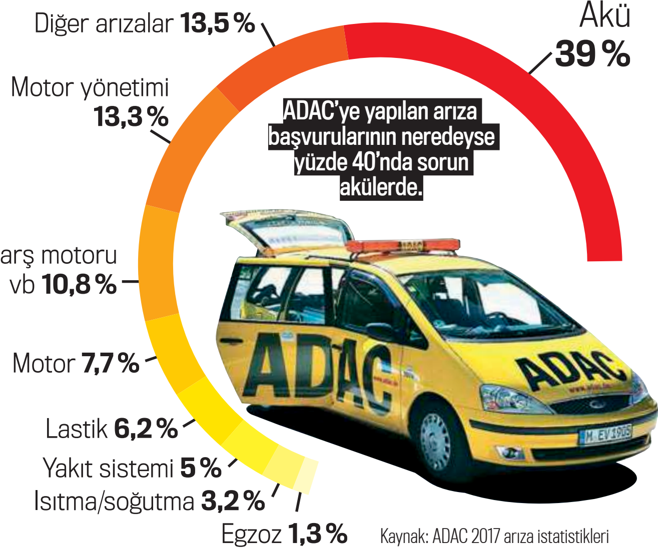
Herkes basit malzemelerle bakım yapabilir. Koruyucu ile aküyü daha sıcak tutabilirsiniz. Temiz kutup başları daha fazla elektrik aktarır. Gres yağı elektrik kaçaklarını engeller.

1. SEBEP: GİZLİ ELEKTRİK HARCAYICILAR

Problem
Fark edilmeyen harcayıcılar marş problemlerine neden olabilir. Örneğin iç mekan aydınlatmasını açık unutmak, aküyü kısa sürede boşaltacaktır.

Çözüm
Marşa bastığınızda içerideki ampul ya da ışıkların hiçbiri yanmıyorsa akü tamamen boş demektir. Yapabileceğiniz şeyse, başka bir araçtan aktarma yapmak ya da şarj aleti kullanmak olacaktır. Bunun ardından akünün tamamen şarj olabilmesi için aracı uzun bir süre kullanın.


Işığı açık bırakmak aküyü bir gecede boşaltabilir.



Kaynak: ADAC 2017 arıza istatistikleri

2. SEBEP: KISA MESAFELİ KULLANIM

Problem
Marş motoru çok yavaş çalışıyorsa, önceki kullanım mesafeleriniz, alternatörün aküyü şarj etmek için kısa kaldığı içindir.

Çözüm
Kış günlerinde aydınlatma, ısıtma ve marş daha fazla elektrik harcar. Vazgeçebileceğiniz elektrikli sistemleri kapatarak aküyü koruyabilirsiniz. Düzenli olarak uzun yol yapıp akünün tamamen şarj olmasını sağlayın ya da şarj aygıtı kullanın. Uygulama üzerinden kontrol de erken teşhis imkanı sağlayacaktır.



Uygulamalarla akünün durumunu kontrol altında tutabilirsiniz.

3. SEBEP: ESKİYEN AKÜ

Problem
Uzun yol yapmanıza ya da şarj aygıtında şarj etmenize rağmen akü yine de hızla güç kaybediyorsa, motor çalışmayacaktır.

Çözüm
Büyük ihtimalle akü bozulmuştur ve değiştirilmesi gerekir. Sonuçta akü ömrü de sonsuz değildir ve 5-6 yılda bir yenilenmelidir. Akü testiyle gerçeği öğrenebilirsiniz. Hangi yeni aküyü alacağınızı, kullanım kitapçığında bulabilirsiniz.



SONUÇ
BENDIX KROHN

Akünün zayıflaması mutlaka yenilenmesi gerektiği anlamına gelmez. Önce şarj aygıtına bağlayın, çünkü bazen bu yardım aküyü hayata döndürmeye yeterli olur. Hemen ardından uzun bir rota belirleyip alternatörün aküyü şarj etmesini sağlayın. Ayrıca: Gereksiz elektrikli aksamı kapatmak, hem akü ömrünü uzatır, hem de tüketimi düşürür.

TAKVİYE

BOŞALMIŞ AKÜYÜ HAYATA DÖNDÜRMEK MÜMKÜN

Burada doğru sıralamayı yapmak önemlidir. Önce aktarma kablosunun kırmızı kablosunu boşalan akünün artı kutbuna tutturun, ardından diğer ucunu aktarma yapacak aracın artı kutbuna bağlayın. Ardından siyah kabloyu yardımcı aracın eksi kutbuna tutturun. Son olarak siyah kablonun açık ucunu çalışmayan aracın metal bir kısmına (örneğin motor bloğu) sabitleyin. Önce yardımcı aracın sonra da yolda kalan aracın motorunu çalıştırın. Önemli. Kabloları sökerken takma işlemini tersten takip edin.




İki yol, tek hedef: Aktarma kablosuyla (solda) yardım artık bir klasik. Booster adlı güç takviye sistemleri ise başka bir araca ihtiyacı ortadan kaldırıyor.

Gücün ve perfo



Aston Martin DB11
5,2-lt-V12-608 HP-209.000 Euro





Lamborghini Huracán Performante
5,2-lt-V10-640 HP-230.000 Euro

28 silindir ve 1829 HP: Zevk, lüks ve gücün alacakaranlığında bir macera.

rmansın dorukları



Honda NSX
3,5-lt-V6-581 HP-185.000 Euro



Ergenliğinizin başında olduğunuzu ve junior ligde futbol oynamayı çok önemsediğinizi düşünün. Antrenörünüzü çok iyi dinler, sol ayağınızı sadece düşmemek için değil, topa vurmak için de kullanırdınız. Antrenmanlardan kaçmak için hasta numarası yapmak yerine boş zamanınızda bile kafa toplarına çalışırdınız. O anda gözünüz yeni taktikler dışında bir şey görmez, kızlar, kola ya da dondurmanın hiç önemi olmazdı. Peki ya sonra?

Evet, kahretsin! Eğer bunları yapmış olsaydık bugün ligin pahalı futbolcularından biri olabilirdik ve bu otomobillerden birini satın alabilecek paramız olurdu!

Koşu antrenmanlarından kaçan, kafa toplarından kaçan ve junior ligde oynamamak için her şeyi yapan bu kişi yani bendeniz, bugün zengin değilim ama. Yine de bugün, Ronaldo'nun garajına yaraşacak bu 3 muhteşem otomobili test edebiliyorum. Onların lastiklerini yakabilir, Ronaldo'ymuşum gibi gaza sonuna kadar yüklenebilirim. Neticede yakıt masraflarımı patron ödüyor.

Kısaca: Bu cehennem zebanileriyle

Lamborghini Huracán Performante neredeyse motor ve kanatlardan oluşuyor.



Her şey büyük: Vites kolcukları, 20 inçlik jantlar, 305 mm tabanlı lastikler, egzoz çıkışları...





En az göründüğü kadar rahatsız: Biniş ve inişlerde sürünmek ve tırmanmak gerekiyor. Konfor? Yok!

TEKNİK VERİLER

Motor
V10

Hacim
5204 cc

Güç
640 HP

Boş ağırlık
1382 kg

Maks. hız
325 km/s

0-100 km/s
2.9 sn

istediğim gibi azabilirim!

Yine de anlatacaklarımı okumak için benimle kalın lütfen. Örneğin bu zehir yeşili renkli Lamborghini Huracán Performante ile ilgili anlatacaklarımı…

Bu otomobil en az şeytanın kendisi kadar baştan çıkarıcı bir makine. Cümle içinde şeytan kelimesini geçirmeme bu kez izin verin. Çünkü orta konsoldaki kırmızı kapağı yukarı kaldırıp altındaki marş düğmesine bastığımda ortaya çıkan cehennemi sesleri tarif edebilmek için başka bir kelime bulamıyorum. Evet, bu 640 HP güç üreten 10 silindirli 5.2 lt'lik motordan yayılan sesler kesinlikle inanılmaz. Saf sportiflik meraklıları için yaratılmış olan bu motor her zaman "neysem oyum" diyen "delikanlı" bir makine. Yani kesinlikle, sentetik turbo aksanıyla konuşan bir şarlatan değil. 2 adet kalın egzozdan yayılan müziği 3 sokak öteden duymamanız mümkün değil. Aklıma deneysel bir test fikri geldi ve hemen uyguladım tabi ki: iPhone 7 Plus'ımı egzozun içine soktum ve tam gaz verdim. Sonuç mu? Geri dönüp baktığımda ekranda bir örümcek ağı uygulaması vardı. Yani sevgili şefim, telefonumun camı kırıldı. Anlarsın ya!

Neyse, buna daha fazla üzülemem... Aracı incelerken bir arkasına bir önüne gidip duruyorum. Ön spoyler o kadar alçak ki, kar küreme araçlarının küreklerinden bile daha alçakta duruyor. Arkadaki kanat o kadar geniş ki, bir bar tezgahı olarak bile kullanabilirsiniz. Aslında hayatımda

Motosiklet gibi otomobil: Lamborghini asfalta resmen yapışıyor ve 100 km/s'ye sadece 2.9 sn'de çıkıyor.

FOTOS: T. RUDDIES (5), T. BADER



Yeşil, beyaz, kırmızı: Testleri İtalya'da yaptığımızdan olacak araçların renkleri İtalya bayrağını çağrıştırdı.

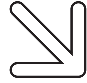
bu kadar güzel tasarlanmış bir bar tezgahı da görmedim ve inanın bu konuda çoooook tecrübeli biriyimdir.

Merak etmeyin, bundan sonraki satırlarımın tamamını Aston Martin DB11 ve Honda NSX'in müziklerine ya da güçlerine ayırmayacağım. Onları çok hızlı bir şekilde anlatacağım. İlk sıra Aston'un yeni Martin'inde. 5.2 lt'lik 12 silindirli bir makine. Evet, doğru okudunuz, 12 silindir! Ayrıca çift turbo ile destekleniyor. Ancak yine de Lamborghini'nin "Heavy Metal" motoru kadar şamatacı değil. Aston'dan yayılan sesler bir senfoni orkestrasını hatırlatıyor: Tüm enstrüman akortları mükemmel, en küçük bir hatalı nota yok ve her şey müthiş bir harmoni içinde. Beethoven'in 9. Senfonisi'ni Berlin Filarmoni Orkestrası'ndan dinliyormuşsunuz gibi: Muhteşem bir sanat şovu.

Peki ya Honda NSX? Mutfak robotu!

Dürüst olalım. Komşularınıza bu süper sporcuyu 200 bin Euro'ya satın aldığınızı söyledikten sonra marşa basıp 6 silindirli motoru çalıştırdığınızda hepsi hayal kırıklığına uğrayacaktır. Hatta aralarında dalga geçecekler bile çıkacaktır: "Mutfak robotum bile bundan daha gürültülü. İnanmazsan getireyim."

Bırakın komşularınız istedikleri gibi konuşsunlar. Çünkü bu kırmızı yarışçı bir "ikinci bakışta aşk" uzmanı. Burada sadece (!) 3.5 lt'lik bir V6 var. Hem de ortada konumlandırılmış. Ancak NSX'te başka keyif veren 3 şey daha var: Elektromotorlar. Ön aksta iki adet 37 HP'lik elektromotor yer alırken, çift turbolu V6'nın arka aksa aktardığı güce bir tane de 48 HP'lik elektromotor katkıda bulunuyor. Sonuç: 581 HP sistem gücü ve inanılmaz canlı bir karakter. Bu motorla 7500 d/d çevirebilir, hatasız çalışan çift debriyajlı (9 ileri) şanzımanla asfaltı rulo haline getirebilirsin. Dört tekerleğe birden güç aktarılmasına rağmen NSX, her zaman arkadan itişli bir süper sporcu gibi tepki veriyor. Gaza biraz fazla cesur basıyorsanız bu Japon sporcu, arkasını



Üç süper sporcu, 3 farklı karakter: Aston Martin yumuşağı, Lamborghini de serti oynarken, Honda ise 3 motoruyla bambaşka bir dünyadanmış gibi hissettiriyor.

KISA KISA

Seat Tarraco



Seat'ın sosyal medya hayranları, markanın yeni SUV'unun ismini belirledi. 146 binden fazla kişinin katıldığı anket sonucunda, Seat'ın yeni SUV'unun adı Tarraco oldu. Bu yılın sonunda dünya lansmanı yapılacak olan yeni SUV, Türkiye'de 2019'un ikinci yarısında satışa sunulacak.

Renault Zoe



Renault, elektrikli otomobili Zoe'yi 2018 için güncelledi. Yapılan geliştirmeler Zoe'ye daha fazla güç ve hız kazandırdı. Araçta 80 kW gücünde yeni bir motor yer alıyor. Bu, bir önceki motordan 12 kW daha fazla güç ve daha fazla performans anlamına geliyor.



Navigasyon ekranı Daimler'den tanıdık.



12 silindir, 2 turbo: Peki ya sesi? Harikaaaa!



TEKNİK VERİLER

Motor
V12-Biturbo

Hacim
5204 cc

Güç
608 HP

Boş ağırlık
1915 kg

Maks. hız
322 km/s

0-100 km/s
4.4 sn



Koltukların deri yüzeyleri düz, yan destekler zayıf.

hafifçe savuruyor ama asla tehlikeli olmuyor ve her zaman kontrol edilebilir olmaya devam ediyor. Aramızda kalsın: Bu aracın direksiyonuna bir maymunu bile oturtsanız (ki burada o maymun bendeniz oluyorum) yine de pistte çok hızlı gidecektir. Hadi şimdi de bunu diğer iki sporcuyla deneyelim. Lamborghini Huracán Performante… Sadece ismi bile bol parmesanlı ve trüf mantarlı spagetti gibi lezzetli geliyor kulağa. Ancak dikkat! Eğer spagettiyi çok seven biriyseniz sürücü koltuğuna sığamayabilirsiniz. Alkantara kaplı bu spor koltuklar ve üzerlerindeki zehir yeşili renkli şeritler gerçekten "cool" görünüyor. Bu koltuklara binmek de inmek de kesinlikle zorlayıcı. Özellikle de benim gibi gençliğinde spordan her zaman kaçan biri için.

Şimdi gaza basma zamanı. Öncelikle ALA'dan (Active Lamborghini Aerodynamics) söz edelim. ALA ayarlı bir arka spoyler (bar tezgahı), daha fazla tork ve 40 kg daha az ağırlık anlamına geliyor. Ancak sonuncusu şu anda pek önemli değil, çünkü fazla kilolarımla bu kazancı sıfırlıyorum.

Gaza sonuna kadar basıp hareket ettiğinizde ivme sizi koltuğa yapıştırıyor ve geniş bir gülümseme ile dişlerinizi göstermenize neden oluyor. Çünkü bu canavar sadece 3 sn içinde 100 km/s'ye ulaşıyor. Kendimi bedava bira bulmuş ve

Aston'un yeni bir Martin'i var! DB11, 13 yıldan sonra DB9'un yerini aldı. Peki ama neden bu kadar beklediler? Çünkü güzel bir otomobil üretmek zaman ister. Harika!



Honda NSX... Şu seksi forma bir bakın! Ortada konumlandırılan 3.5 lt'lik V6, 3 elektromotorla destekleniyor.

dudaklarım otomatik olarak kulaklarıma doğru kaymış gibi hissediyorum. Bu sırada hayatınızın önemli anları gözünüzün önüne geliyor: İlk aşkınız, takımınızın son deplasman galibiyeti... İbrenin 200 rakamını göstermesi için gereken süre ise 9 sn.

Ancak korkmanıza gerek yok. Çünkü bu yeşil canavar virajları neredeyse yiyerek yok ediyor. Bu sırada elektronik sistemler milisaniyeler içinde ön spoyler ve arka kanattaki kapakları açıp kapatıyor. Hatta bu kapaklardan birer tane de yan taraflarda var ve bunların tek amacı viraj içinde kalan tekerleğe fazladan bastırma kuvveti uygulamak. Böylece otomobil asfalta daha iyi tutunuyor. Sevgili İtalyanlar! Konu şov yapmak olunca harikasınız!

Sonrasında bir şehir dışı yol rotasına giriyor ve madalyonun diğer yüzünü görüyorum: Zemindeki delikler, çukurlar, yarıklar... Her şeyi sert birer yumruk gibi aynen hissediyorsunuz. Bunlar yetmiyormuş gibi sağ arka cebimde her şeyi daha da kötü bir hale getiren kalın bir cüzdan var! Piste dönüp araçtan inmeyi başardığımda kendimi tükenmiş hissediyorum. Aman tanrım, resmen kadavra gibiyim!

Neyse ki sıra Aston Martin DB11'de. Arkada iki adet acil durum koltuğu olduğundan bu otomobil, yukarıya doğru bir fiyat sınırı olmayan "pahalı sevgili otomobillerim" listesinde fazladan iki puan alıyor. Tamam, eğer bir çocuk değilseniz burada oturamazsınız ama iyi niyet önemli, değil mi? Beyaz renkli Britanyalı, ideal bir figüre sahip. Bombeleri harika, köşeler ise yok denecek kadar az ve kalbimin, altın gol atmış bir futbolcu gibi atmasına, tüylerimin diken diken olmasına neden oluyor. Tamam, İngilizler kusursuz değiller ama kesinlikle bazı ilginç fikirleri var. Arkada küçük hava yarıkları açıp, buradan giren rüzgarı C sütunları boyunca kanallardan aktarıp bagajdaki yarıklarından dışarıya çıkarmak ve böylece bir spoyler etkisi yaratmak kimin aklına gelirdi ki? Tabi ki İngilizlerin!

Ancak bunlar, Aston'un yarış pistinde iki rakibiyle başa baş gidebileceğini düşündürmesin kesinlikle. O bunu yapamıyor, aslında istemiyor da! Sport-Plus adlı sürüş modunu seçtiğinizde direksiyonun önündeki merkezi gösterge ateş kırmızısı bir renkle aydınlanıyor. Ardından 12 silindirli motor, henüz 1500 d/d'de 700 Nm tork üretmeye başlıyor. Ne yazık ki bu bile Aston'u Honda ya da Lamborghini gibi bir viraj canavarı haline getiremiyor. Çünkü gerçekten ağır bir otomobil: 1915 kg ile Huracan'dan 500 kg, 4 motorlu Honda'dan ise 150 kg daha ağır. Ancak şehir dışı yollara çıktığında verdiği yüksek keyif ve inanılmaz konfor nedeniyle pistte daha yavaş olmasını da, döşemelerin mavi-beyaz rengini de affediyorsunuz. Kahretsin, o antrenmanlardan neden kaçtım ki!



SONUÇ
ANDREAS MAY

Üç süper sporcu, 3 çok pahalı rüya otomobili... Milyoner olsaydım garajımda hangisini isterdim acaba? Lambo'yu mesela ama sadece birkaç saat azmak için. Ardından sinirlerimi bozmaya başlardı. Tamam, Honda çok atak ama sesi aşırı masum. Sanırım tercihim Aston olurdu: Hem güçlü, hem stil sahibi, hem de konforlu.



Koltuklar gayet iyi ama kırmızı yan destekler o kadar da hoş değil!

TEKNİK VERİLER

Motor V6, biturbo, 3 elektromotor
Hacim 3493 cc
Güç 581 HP
Boş ağırlık 1762 kg
Maks. hız 308 km/s
0-100 km/s 3.2 sn




Kokpit plastik görünümlü. Sevgili Honda, biraz daha özen lütfen!

Su geçişinde derinlik 80 cm'e kadar ulaşabiliyor. Burada suya yavaş girmeye ve su dalgasının hızını takip etmeye çalışmalısınız.

Güsem Off-Road Eğitimi

Yoldan çıkmanın da okulu var

Yol dışında da güvenli otomobil kullanmanın incelikleri var. Ve bunun eğitimini veren kurumlar da var.

Fotoğraflar: Doruk SEYMEN

Güvenli sürüş sadece yolda değil, yol dışında da hepimizin ihtiyacı olan bir kavram. Güvenli sürüşün temel prensibi öncelikle kendimizi ve kullandığımız aracın yeteneklerini, fiziksel sınırlarını iyi bilmekten geçiyor. Güvenli sürüş eğitimleri veren firmalardan biri olan Güsem, sadece otomobil sürücülerine değil, ticari araç şoförlerine ve off-road kullanıcılarına da bu nosyonu kazandırmayı hedefliyor.


Kendi aracımız olan Suzuki Vitara'yı da arazi test pistine soktuk.

Auto SHOW ekibi olarak biz de Güsem'in İstanbul Şile yakınlarındaki 4x4 Off-Road eğitim merkezini ziyaret ettik, verilen yarım günlük off-road eğitimini ekip olarak aldık. Eğitime kendi 4x4 arazi aracımız olan Suzuki Vitara'yla katıldık. Amacımız biraz da bu aracın arazideki kabiliyetlerini görebilmek, standart aksesuarlarla yol dışında neleri yapıp neleri yapamayacağını görmek, bu araçla ne kadar maceraya girip ne kadar risk alabileceğimizi önceden belirleyebilmekti. Vitara aracımız tamamen standart bir model olduğu için, üzerinde asfalt tipi lastikler vardı, şehirli tasarımı ise yerden yüksekliğini ve arazi açılarını olumsuz etkiliyordu, bu nedenle off-road pistinin bazı etaplarında bu aracı kullanmamaya karar verdik. Eğitimleri aldığımız esas araç ise Güsem'in 4x4 eğitimlerinde kullandığı Isuzu D-MAX pick-up oldu.

Verilen eğitimler, öğrencilerin bilgi ve deneyim düzeylerine göre eğitmenler tarafından ayarlanıyor. Off-road eğitimlerine, öncelikle eğitim salonunda verilen bir saatlik teorik eğitimle başlanıyor. Projeksiyonla yapılan sunumlar ve gösterilen videolar sonrasında, küçük bir test yapılarak eğitimin öğrenciler tarafından ne kadar alındığı ölçülüyor. Teorik eğitimin birinci ilkesinde off-road sürüşünün, arazide bir noktadan diğerine güvenle varmak olduğu vurgulanıyor. Daha sonra ise araçlardaki mekanik sistemler tanıtı-


Arazi lastikleri çamurda ekstra tutunma sağlıyor.


45 derecelik tepe inişinde, eğer araçta HDC sistemi yoksa, Low birinci vites kullanılmalı ve frene basılmamalı.


Off-Road eğitimi bir saatlik teorik dersle başlıyor.


35 derecelik yan eğim dışarıdan hafif görünse de, iç mekanda korkutucu olabiliyor.

lıyor; diferansiyel, kilitli diferansiyel, elektronik diferansiyel kilidi ve bu sistemlerin kaygan zeminlerde sunduğu avantajlar öğretiliyor. Ardından ise arazide karşımıza çıkabilecek farklı koşullar ve farklı senaryolarda nasıl hareket etmemiz, hangi hızlarda hangi vitesleri seçmemiz gerektiği şemalar ve videolarla gösteriliyor.

Teorik eğitimin ardından ise off-road pistine çıkılıyor. Biz ilk etapta tüm parkuru Isuzu D-Max ile katediyoruz. İlk olarak eğitmenimiz Yener Gülünay sürücü koltuğuna oturup tüm parkuru bir kez geçerek, hangi etapta aracı nasıl kontrol etmemiz gerektiğini gösteriyor. Daha sonra ise tüm öğrenciler birer kez tüm etapları geçiyor. Bu sırada diğer öğrenciler de araçta kalarak, arkadaşlarının yaptıkları performansı kabin içerisinden seyrediyor. Eğitim sırasında 5 kişinin de emniyet kemerlerinin bağlı olması, eğitimin ilk kuralını oluşturuyor. Off-road pistindeki istasyonlar tepe çıkış ve iniş, yan eğim, derin su geçişi, kayalık geçişi, hendek aşma, çamur geçişi gibi istasyonlardan oluşuyor. Bu pistteki istasyonlar başarıyla tamamlandıktan sonra öğrenciler toprak yarıkların ve derin suların bulunduğu bir orman yolunda da sürüş yaparak, aldıkları eğitimi pekiştiriyorlar. Off-road eğitimi ve diğer sürücülük eğitimleri hakkında daha detaylı bilgileri www.gusem.com adresinde bulabilirsiniz.



SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

Çoğu kullanıcı satın aldığı 4x4 aracının arazideki kabiliyeti bilmiyor ya da bazıları araçları mı asfalttan dışarı çıkartmaya kıyamıyor. Bu tür durumlarda hem araçların, hem de sürücülerin arazideki yeteneklerini anlamak ve deneyimlerini geliştirmek için bu tür off-road eğitimleri faydalı olabilir.

Araçları tanımak da önemli


Yener GÜLÜNAY GÜSEM eğitmeni

2013 yılından bu yana faaliyette bulunan GÜSEM Offroad eğitim alanımızda, 4X4 araçların özellikleri ve arazi şartlarında doğru sürüş teknikleri öğretiliyor. Eğitimlerde, araçların yaklaşma, uzaklaşma, rampa açısı ve su geçiş derinliği gibi limitleri ve engelleri nasıl geçebilecekleri uygulamalı olarak gösterilip, sonrasında tecrübe etmeleri sağlanıyor. Sonrasında ise çevreye zarar vermeden, doğanın ve maceranın keyfine varmak için bilinçleniyor. Off-Road eğitim alanında temel 4X4 Sürüş tekniklerinin öğretildiği tepe çıkış-iniş (40 derece ve 45 derece), yan eğim (35 derece), su geçişi (derinliği ayarlanabilir 50-80 cm), kayalık geçişi, hendek geçişi, çamur geçişi, engebeli zemin (kütük geçişi) gibi çeşitli istasyonları geçtikten sonra, orman parkurunda gerçek şartlarda off-road yapılıyor. Eğitim alanının bulunduğu Gerçek Macera Yeşilvadi Doğa ve Motorsporları tesislerinde aynı zamanda ATV eğitimi ve kiralanması, airsoft (paintball), tırmanma duvarı, hiking ve trekking gibi doğa sporlarıyla, motivasyon ve takım çalışması eğitimleri de yapılabilmekte.

Marek Reichman

Lagonda'ya hazır olun

Aston Martin Lagonda'nın CCO'su yani Chief Creative Officer'ı Marek Reichman, markasının geleceği hakkındaki sırları açıklıyor!..

2005 yılından bu yana Aston Martin markasının dizayn direktörlüğünü yapan Marek Reichman, markanın ilk kez kapısını açtığında karşısında DB9 ve Vantage modelleriyle karşılaşmış. İlk görevi ise bir Vantage'ın roadster'ını güncellemek olmuş.

Geldiği günden bu yana modelleri yenilenmiş olsa da, Marek bizlere Aston Martin Lagonda'nın ikinci yüzyılına girildiğini anlatıyordu. Bu Second Century Plan ile 7 yılda 7 yeni model ortaya çıkacak, sözü verilmiş ve hatta ilk ikisi şu anda üretime de başlayarak, planlanan takvimin de de önüne geçtiklerinden bahsediyor…

Geçen yıl DB11 ve bu yıl başında da Yeni Vantage ile müthiş bir devrim yaşayan Aston Martin Lagonda, kendi platformları, kendi üretim mimarisi ve kendi üretim tesisleriyle, tarihinde görülmemiş bir kapasiteye ulaştı. Üstelik, karlılığın da yükselmesiyle Ar-Ge çalışmaları maksimize edilmiş ve hatta markanın ilk SUV modelinin üretileceği yepyeni bir fabrika da inşa edilmiş…

2007 yılından bu yana, Ford gibi büyük başka otomotiv gruplarına bağlı olmadan kendi yolunda ve tam bağımsız olarak atağa başlayan Aston Martin, 2014 yılıyla birlikte global yatırımlar da toplayarak, ikinci asrına giriş yapmış… Üstelik tüm yeni modellerinin fonlamasını tümüyle tamamlayarak!..

Reichman, önümüze öncelikle yepyeni Vanquish modelinin çıkacağından bahsederken, Galler'deki yeni fabrikadan SUV modellerinin 2019 için hazırlandığının altını çiziyor…

Aston Martin tasarımını değiştirmediğini, sadece geliştirdiğini söyleyen Marek, böylesine güzel bir DNA'nın bozulmadan evrim geçirmesi gerektiğine inanıyor. Yani doğadaki gibi, DNA evrim geçirirken, değişen şartlara uyum gösterir, diyor. O sebeple de, en az bilinen en yeni modelin çok uzaklardan ya da kabin içinde hemen tanındığını ve heyecanı yükselttiğini söylüyor.

Aston Martin'i, 106 yaşında bir start-up olarak niteleyen Marek Reichman, 15 yıl önce sadece iki model üretebilirken, şimdi 7 farklı modelin yüzde yüz Aston Martin olarak elde üretilme hızına ulaştıklarını, 105 yılda 18 bin üretim yapılabilmişken, şimdi önümüzdeki sadece 3 yılda tüm bu asırlık adetlerin geçileceğini, markanın yaşadığı değişimin de, özellikler bozulmadan gerçekleştirilebildiğini belirtiyor. Bu arada hatırlatalım, sadece 22 yıl önce Aston Martin, az kalsın iflas edip, yok olup gidecekti… Şimdi ise başarıdan başarıya gazlıyor!..

Biz özeliz, biz lüksüz, diye konuşurken, yüz ifadesinden markanın esansının korunacağı geleceğinden ne kadar emin olduğunu fark ettiğimiz Marek, ayrıca, otomobillerinin anıları canlandıran bir "koku"ya sahip olduğunu da gülümseyerek anlatıyor. Nasıl bir koku diye sorduğumuzda ise Londra'dan Monako'ya giden yolun, Le Mans yarışındaki yanık lastiklerin, hatıralarını canlandıracak bir koku, diye cevap



Marek Reichman Okan Altan'la Auto Best ödül töreninde buluştu.

1966 doğumlu bir ingiliz endüstriyel tasarımcı olan Marek Reichman, Londra'daki Royal College of Art mezuniyeti sonrasında Aston Martin'e gelinceye kadar Rover, BMW ve Land Rover'ın tasarım stüdyolarında çizimlerini geliştirdi. One-77, DBS, Vulcan- DB10 gibi efsaneleşen otomobillerde şahsi imzası bulunuyor.

Marek Reichman, bu yılın DesignBest ödülünü alarak AutoBest'in şöhretler listesine de girmeyi başarmış dünyanın en kreatif otomotivcilerinden biri… Kendisini Aston Martin'de, dünyanın en şanslı tasarımcılarından biri olarak görüyor. Markanın genlerini tümüyle koruyarak geleceğin en çekici çizgilerine taşıyabilmenin keyfini yaşıyor. Şu andaki en büyük telaşı da, Red Bull Racing'in artık resmen Aston Martin ismiyle yarışacak olması ve oradaki sadece hız ve performans düşünen Adrian Newey'i tatmin edecek kendi F1 araçlarının mühendislik ve tasarımını tamamlamak…

veriyordu…

"Vantage, tam bir GT yarış otomobili, ruhunda yolda yarışmak olan, lycra kıyafet içinde dramatik bir güzelliğe ve şıklığa sahip… Formuyla gücüne işaret ediyor…

DB11, ise dünyanın en iyi koşucusu, fakat spor kıyafetli değil, takım elbise giymiş… Buna rağmen, kaslarını ve sporcu fiziğini fark ediyorsunuz… Volante'de bu dinamik gösteriş, zirveye çıkıyor!.."

Kendisine "SUV bir Aston olur mu?" diye de sorduk… "Apple da önce sadece bilgisayar üretiyordu… Şimdi saatlerden müzik hizmetine dek, sevdiğiniz ve kendinizi ayrıcalıklı hissettiğiniz, yaşam stilinizde ihtiyaç duyacağınız çok farklı konulara doğru gelişti… Aston Martin'in geleceğine çok benzetiyorum… Başarılı insanların bizi tercih ettiğini biliyorum… Başarılarını Aston Martin ile ödüllendiriyorlar… Ya da statülerini karşılıyoruz… Gençken 2 kişilik Vantage, aileye kavuşunca 2+2 DB11, Palo Alto'da çok müşterimiz, bu evrimi yaşadı… Üstelik kadın müşterilerimiz… Stili, muazzam bir markanın içinde ihtiyacına göre değiştiriyor ve hepsini fazlasıyla beğenerek kullanıyor… Şimdi daha fazla genişlik istiyorsa, ona en güzel ve özel bir CrossOver tarzı yolların en özgün SUV'sini de verebilmemiz gerekiyor!.. Hatta bir sürat teknesi ya da çok özel bir bavul seti veya elde dikilmiş bir mont bile istese, sunabilmemiz gerekiyor… Eşi için büyük bir Lagonda da olmasın mı?.. İşte portfolyomuzdaki gelişim bu yönde, otomobilleri de aşan rengarenk bir ufka doğru uzanıyor…"

Aston Martin Rapide'in tümüyle elektrikli olarak yenileneceğini biliyoruz, fakat Valkyrie'nin KERS hibridli atmosferik V12'si de devam edecek!.. Yani müşterilerin istedikleri gibi teknik ve tasarım geliştiriliyor, diyor, Reichman… Ancak, elektriklilerin de dizayn ve hızlarıyla müşterileri büyük heyecanlara taşıyacağına inanıyor.

"200 saatlik el işçiliğiyle bir DB11 üretirken, AM37 veya Valkyrie için 2500 saatlik adeta sanatsal bir çalışma yapılıyor! Lüks, etiketin, görünenin ardını bilmektir… İki aynı renkli şarabın birinde hangi şatoda hangi bağ bozumu üzümün olduğunu bilmektir… Aston Martin'i tercih edenler, bunu biliyor… Sadece otomobillerde değil Aston Martin tekneleri veya Miami'daki Aston Martin evlerini tercih edenler de,





200 saatlik el işçiliğiyle bir DB11 üretilirken, AM37 veya Valkyrie için 2 bin 500 saatlik adeta sanatsal bir çalışma yapılıyor. Lüks, etiketin, görünenin ardını bilmektir.

logomuzun ardındaki kalitenin ve artistik emeğin farkındalar… Aston Martin, mühendisliği, kalitesi zirvede kendini çok iyi hissettiren, arzu duyulan, çok güzel bir yaşam sanatıdır!" *Okan Altan*



Insider
OKAN ALTAN

BAMBAŞKA SORUNLAR VAR

Otonom sürüş için otomobil markalarının yaptığı yatırımlar acaba boşuna mı?..



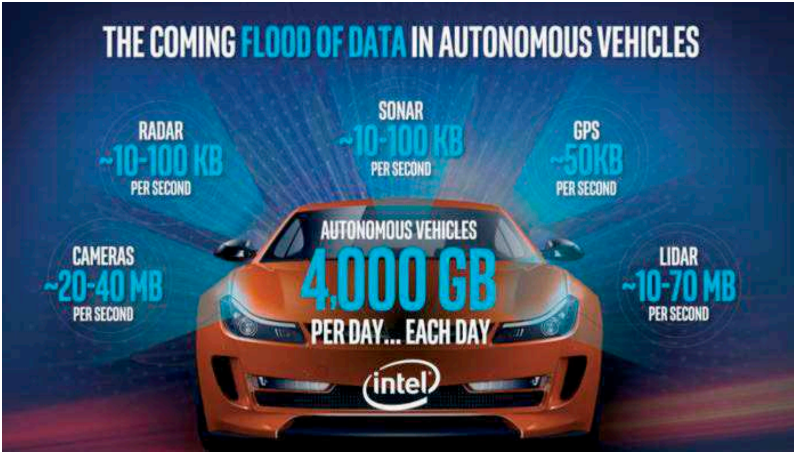
Connected Car veya telekom şirketlerinin tanımıyla "SW defined vehicle", aslında gelecekte yolda hızla giden bir data center olarak düşünülüyor.

Bu SW Defined Vehicle için şu anda yapılan Ar-Ge, beş ana başlıkta toplanıyor.

Birincisi; SDC Domain, yani, Software Defined Cockpit… IVI yani In Vehicle Infotainment, Cluster ve arka Koltuk Eğlence Sistemi gibi otomobilin içindeki tüm elektronik sistemlerini tek bir uygulama işlemcisinde toplamak…

İkinci konu ise; AD Domain, yani otonom sürüş için gerekli olan Data Tsunami'si… 2020 yılına gelindiğinde bir AD aracı, 4000 GB'lık veri kullanacak!.. Günde bir internet kullacısının kullandığı 1.5 GB'lik tüketimin yanında bu 4 TB'lık veri tüketimi, tek bir otonom otomobil için müthiş yüksek bir rakam. Her bir otonom aracın yaklaşık 3.000 kişinin üreteceği kadar veri oluşturacağını ve 2020'de 1 Milyon otonom aracın 3 Milyar kişinin veri kapasitesine ihtiyaç duyacağını hesapladığımızda, tablodaki sorunlar netleşmeye başlıyor!.. Böylece otonom sürüşün, otomotivin kendi başına yapamayacağı bir iş olduğu da anlaşılıyor!.. Otonom sürüşün çözümü için, şu andaki ve yakın gelecekteki teknolojilerle, bilgi bulutunun otomobili yönlendirmesi yani Car-to-Cloud teknolojisinin yegane çözüm olması gerekiyor. Yenilikçi otomotiv





klasmanı araç ve bulut çözümleri için de-facto standardını oluşturma yönünde şu anda bu probleme en ciddi şekilde yoğunlaşmış olan Nvidia ve Intel'in bilgi işlem, iletişim ve bulut uzmanlığı dışında başka bir seçenek görünmüyor…

Üçüncüsü; Comms Domain yani İletişim Alanı: 4G/5G, BlueTouth/Wi-Fi, Ses, CAN (100k) ve 1 Gbit/s Ethernet Bağlantı Noktası -> iCDG (Intel İletişim Aygıtları) ile Secure Gateway konusunda da Intel hazırlıklarını tamamlamış görünüyor… Diğer yanda, V2X (Araçtan Herşeye İletişim), DSDA (Çift Sim Dual Aktif) başlıklarının gerekli çalışmaları da, Intel tarafından tamamlanmış… Yani, şu an için sadece işin güvenli bağlantı kısmı hallolmuş gibi görünüyor…

Dördüncü sırada; Otomobil Omurgası İçindeki Problem yer alıyor. Zamana duyarlı veri akışı da ayrı bir dert ve oldukça önemli!.. TSN (Zamana Duyarlı Ağ) ve E-AVB (Ethernet Ses/Video Köprüleme) için otomobillerin içindeki geleneksel CAN veriyolu, sadece 100 kbps'ye kadar destek veriyor… Fakat, akıllı otomobili (ASAS/Kamera…) ve harici V2X'i desteklemek için yüksek veri hızı hattı 1 ila 10 Gbps olmak zorunda!.. Time Sensitive Networking gerekliliği ve IEEE 802.1 kapasiteleri incelenirse, problemin ciddiyeti ortaya çıkacaktır.

Ve Beşinci konu da; Backend Domain yani Domain Arka Planı Veri Merkezi Gruplarının, depolama ve bulut bilgi işlem için tüm TeraBayt verilerin gönderileceği tüm ağ ekipmanlarının tüm dünyaya yayılmasını ve böylece Cloud Computing network'ünün eksiksiz hale getirilmesi için tüm yatırımların tamamlanmasını gerçekleştirmek gerekiyor!.. Ki bunun maliyetinin şimdiden Trilyon Doları aşacağı hesaplanıyor…

Tüm bunlardan başka Güç Aktarma Organı Denetleyicisi yani Omurga Anahtarı ile buluttan gelen komutlarla otomobili hareket ettirecek "otopilot"un hard- ve software olarak kusursuz hale getirilmesi de, tekerlekli datacenter'larımızın yürümeleri için bir mecburiyet!..

İşlevsel Güvenlik FUSA, yani otomotiv endüstrisindeki IEC 61508 ve ISO 26262 ile Otonom Sürüş için sektörlerin kullanacağı teknik ve yasal kanalın oluşturulması oldukça önemli!..

Özetleyecek olursak; otomobil markalarının şu ana kadar çok iyi başardıkları oto-pilot Level 2, yani radarlı dinamik hız sabitleme sistemi, otomatik park, öne çıkan engeli görüp durabilme, şerit ortalama ve takip, sollamaya çıkabilme gibi günümüz otomobillerinde kullanmaya başladığımız sistemler, V2X yani otomobilin bulutla iletişim içinde ilerlemesi için yeterli… Geri kalan asıl otonom sürüş, bulutun otomobili, diğer otomobilleri ve tüm trafiği uzaktan kumandaylaymış gibi yönetmesiyle gerçekleşebilecek!..

Yani Auto-Pilot Level 2 üstü olarak otomobil markalarının yaptığı tüm araştırma ve geliştirme harcamaları adeta boşa harcanmış olacak!.. Çünkü, Intel ve Nvidia'nın hazırladığı tüm elektronik ve yazılım sistemleri, "otonom trafik" için çalışacak bulut ile otomobil ilişkilerini, hatasız kazasız ve düşük data tüketimiyle yapabilecek gibi görünüyor!..

KISA KISA

SafetyBest Toyota



Geçtiğimiz ay AutoBest'in Salzburg'taki büyük ödül töreni organizasyonunda Toyota Avrupa Teknoloji Merkezi, Elektronik Birim direktörü Thierry Boitel, bu yılın otomotivdeki en güvenli donanımını geliştirdikleri için SafetyBest ödülünü markası Toyota adına teslim aldı. Şu anda Avrupa'daki Toyota'ların yüzde 92'sinde Toyota Safety Sense teknolojisi kullanılıyor.

SportBest Porsche LMP



Porsche Motorsport LMP Takımı Başkan Yardımcısı Friedrich Enzinger, Porsche'nin son yıllarda domine ettiği dayanıklılık yarışlarındaki sıralı büyük şampiyonluklarının takdiri olarak AutoBest tarafından yılın en iyi sporcusu unvanına tüm takımı adına kavuştu. Enzinger, Porsche Motorsport'un şampiyonluklarının ardından şimdi de tüm VW Grubu motor sporları aktivitelerinin koordinatörü olarak yeni bir sorumluluk alıyor.

EcoBest Peugeot SA



AutoBest'un bu yıl verdiği en çevreci çalışma ödülü de, PSA Grubu'nun Bureaux Veritas ve Fransa Çevre ve Ulaştırma Bakanlıklarının ortaklaşa gerçekleştirdikleri "real-world" Yakıt Tüketimi Protokol'üne takdim edildi… İki yıldır 1000 farklı üründe yapılan testlerle ulaşılan gerçek-yaşam yakıt tüketimi ve salım değerleri verileriyle, ilk kez bir otomotiv grubu da, fabrika verileri dışında tüketicilerin normal hayatta karşılaşacakları değerleri göstermeye cesaret etmiş oldu!..









Brooks Brothers 200 yaşında

Amerika'nın en eski giyim markası

Brooks Brothers, 200. yıl etkinlikleri kapsamında ilk kutlamayı İtalya'nın Floransa kentinde düzenlenen Erkek Moda Haftası'ndaki moda şovuyla yaptı.

Brooks Brothers, 10-14 Ocak tarihlerinde Floransa'da düzenlenen Pitti Uomo Moda Haftası'nda boy gösterdi. 10 Ocak'ta Palazzo Vecchio Salone dei Cinquecento'da gerçekleşen moda şovunda Brooks Brothers'ın klasikleşmiş erkek ve kadın koleksiyonundan örnekler sundu.

100 yıl öncesinin stiline sadık kalınarak ikonik koleksiyonlar yeniden yorumlandı. İtalyan Flarmoni Orkestrası'nın canlı performansı eşliğinde düzenlenen defilede, 51 model Brooks Brothers'ın erkek koleksiyonunda yer alan lacivert ve altın tonlarının hakim olduğu takım elbise, pantolon, ceket ve paltolarla göz doldurdu. Özel teknolojik yenilikler kullanılarak hazırlanan kazaklar dikkat çekerken ikonikleşen camel palto, markanın 200. yaşında yeniden görücüye çıktı. Kolej görünümden uzaklaşarak daha cool bir çizgide olan lacivert blazer ceket farklı kombinasyonları ile gösterildi. Brooks Brothers'ın müşterilerinden Hollywood yıldızı Fred Astaire'in tarzından ilham alınarak tasarlanan ikonik çizgili kravat, özel kumaşı ile kemer görüntüsünde moda severlerin beğenisine sunuldu.

Markanın imzasını yansıtan etkinliklerden biri de Brooks Brothers'ın nefes kesici marka geçmişine ait efsanevi arşivinin yer aldığı sergi oldu. Sergi 11-14 Ocak tarihlerinde ziyarete sunuldu.





New Balance 247 Luxe

İsmini 7 gün 24 saat süren konfor ve stilden alan New Balance 274 Luxe modeli, 1. sınıf süet ve deri detayları ile göz alıcı bir tarz sunuyor. New Balance 247 Luxe, lacivert, mavi ve gri renklerle kombinlenerek gündüzden geceye günün her saatinde, her ortamda giyilmeye hazır bir ayakkabı modeli. Üst yüzeyde yer alan örme detaylar ve REVLite orta taban teknolojisi hafiflik sağlarken New Balance 247 Luxe gittiğiniz her yerde gününüze eşlik ediyor.



Grand Prix koleksiyonu

Boss Watches Grand Prix Koleksiyonu, çağdaş kronografları ile saat severleri cezbederken, sürüş eldivenlerini ve yarış otomobilinin direksiyonunu andıran beyaz deri kayışı, adeta aracın yol tutuş gücünü hissettiriyor. Formula 1 adrenalini hissettiren casual stile sahip bu özel saat koleksiyonu, kazanan takımın zafer duygusunu tattırıyor. Şıklığın dinamizmle buluştuğu kadranlarda detaylar tam anlamıyla gözler önüne seriliyor. Hız temel alınarak mesafeyi ölçmek için tasarlanmış üçlü kronograf ise gösterge paneli havasına sahip. 44 mm kasa çapına sahip yüksek teknolojinin sergilendiği siyah kasa, vintage görünüme sahip kayışla kontrast içinde.



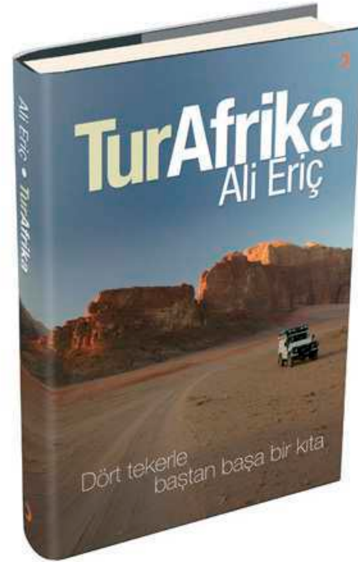
Honor Türkiye'ye geliyor

Çin'de 2013 yılında kurulan Honor, şimdiden ana vatanı ve uluslararası pazarlarda önemli bir oyuncu olmayı başardı. Rekabetçi ürünlerini 74 ülkeye ve 80 milyon kitleye ulaştıran şirket, 2018 yılında sekiz adet "CES'in En İyisi" ödülü almayı başardı. Kuzey ülkeleri, Batı ve Doğu Avrupa, Rusya ve Kuzey Amerika gibi gelişmiş pazarlara da adım atan Honor, küresel büyüme enerjisini şimdi Türkiye'ye taşıyor. Şirketin trend yaratan, yenilikçi ürün ailesinin en yeni üyeleri, dinamik Honor marka ruhuyla tüm Türkiye'deki tüketicilerle buluşturmaya hazırlanıyor. Honor'un hedefi Türkiye pazarında 5 yılda ilk 3'e girmek.



Gürültüyü hayatınızdan çıkartın

Voyager 8200 UC ile ister açık bir ofiste ister kalabalık bir ortamda dilediğiniz görüşmeyi yapabilirsiniz. Konforun ön plana çıktığı bir tasarıma sahip olan kulaklık, aktif gürültü önleme özelliği ile tüm dış seslerin yarattığı gürültüyü engelliyor. Yumuşak kulak yastıkları, 24 saat dinleme süresi ve ekstra 3.5 mm ses kablosu, ofiste, uçakta ya da hareket halindeyken bile telefon görüşmesi yapmanıza ya da müzik dinlemenize olanak sağlıyor. Voyager 8200 UC, BT600 adaptörü ile bilgisayara kolaylıkla bağlanabiliyor, ayrıca hem bilgisayar hem de cep telefonuna aynı anda bağlı kalabiliyor.



TurAfrika raflarda

Başarılı bir işadamıyken, kaçırdığı hayatı yeniden yakalamaya ve bir gezgin olmaya karar veren Ali Eriç; kendi aracıyla ilk kıta aşırı uzun seyahatini Afrika'ya yaptı. 2005 yılının Ekim ayında özel yapım aracıyla İstanbul'dan Afrika'ya doğru tek başına yola çıkan Eriç'in bu tek kişilik macerası, yaklaşık 30 bin kilometre ve 13 ülke kat ettikten sonra, Nisan 2006'da Cape Town'da sona erdi. Eriç, çölün gizeminden Nil'in büyüsüne ve Afrika'nın etkileyici vahşi doğasına uzanan bu ilham verici Afrika seyahati ile ilgili anılarını "TurAfrika" isimli ikinci kitabında topladı. Cinius Yayınları'ndan çıkan "TurAfrika", tüm kitapçılarda meraklı okurları bekliyor.

Auto SHOW'da Gelecek Ay

1 NİSAN'DA BAYİLERDE



Karşılaştırma

Benzinli SUV mu?

4,50 m sınıfında benzinli motora sahip kompakt SUV'lar... İyi birer alternatif mi yoksa fazla tüketen bütçe düşmanları mı?



Sürüş izlenimi

Hyundai Kona



Sürüş izlenimi

Nissan Leaf



Sürüş izlenimi

Audi Q5



Auto SHOW Auto Europe Group üyesidir.

Yayıncı: Doğan Burda Dergi
Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş

İcra Kurulu Başkanı Cem M. Başar
Yayın Direktörü Murat Köksal
Yayın Yönetmeni (Sorumlu) Hırant Kasapoğlu
Haber Merkezi Özgen Bilir
Görsel Danışman Murat Öksüz
Görsel Yönetmen Murat Çavdar
Marka Müdürü Ayşegül Parlayan

Yönetim
Tüzel Kişi Temsilcisi Mehmet Rauf Ateş
Satış Direktörü Mehmet Taşkın
Finans Direktörü Didem Kurucu

Ankara Temsilcisi
Erdal İpekeşen 0 (312) 207 00 71-207 00 95
Kurumsal İletişim Müdürü Seren Urun Güven

Reklam
Grup Başkanı Nisa Aslı Erten Çokça
Grup Başkan Yardımcısı Neslihan Can
Satış Koordinatörü Haluk Demir
Satış Müdürü Altuğ Selçuk - Beril Güroğlu Sözkesen
Reklam Teknik Ayfer Kaygun Buka 0 212 336 53 62
Şaban Yazır 0 212 336 53 61
Rezervasyon Tel: 0 212 336 53 00

Ankara Reklam Bölge Temsilcisi
Sezinur Balıkçıoğlu Tel: 0312 207 00 72-73
Hedef Sayfalar
Tel: 0212 336 53 71-76 Faks: 0 212 236 44 39
Doğan Burda Okur Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 okurhizmetleri@doganburda.com.tr
Doğan Burda Abone Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 Fax: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com.tr / www.doganburda.com.tr
Pazar hariç her gün saat 09.00-18.00 arasında hizmet verilmektedir

Yönetim yeri: Trump Towers, Kule 2, Kat:21-24, 34387, Şişli, İstanbul Tel: 0 212 410 34 40, Faks: 0 212 410 34 42
Baskı: Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Organize San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İSTANBUL
Tel: 444 44 03 • Fax: (0216) 365 99 07-08
www.bilnet.net.tr / Sertifika No: 31345
Dağıtım: Doğan Dağıtım Satış Pazarlama Matbaacılık Ödeme Aracılık ve Tahsilat Sistemleri A.Ş.
0 212 449 6363
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık

FIPP üyesidir